

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 152 (1986)
Heft: 11

Artikel: Lastwagen der Ostblockstaaten auf Schweizer Strassen : ungebetene Gäste und Konkurrenz für das schweizerische Transportgewerbe
Autor: Spälti, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-57265>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Lastwagen der Ostblockstaaten auf Schweizer Strassen – ungebetene Gäste und Konkurrenz für das schweizerische Transportgewerbe

Nationalrat Dr. Peter Spälti

Jeder von uns ist schon mehrmals auf den Strassen der Schweiz Lastwagen-Transportern aus der Sowjetunion, Bulgarien, Rumänien, Ungarn, Tschechoslowakei und der DDR begegnet. Für diese Fahrzeuge besteht in der Schweiz keine Einschränkung der Bewegungsfreiheit. So sind bei grösseren Truppenübungen schweizerischer Armee-Einheiten verschiedentlich Ostblock-Lastwagen in unmittelbarer Nähe der Truppe oder im Manövergebiet selbst festgestellt worden, so auch anlässlich der Truppenübung «Castor und Pollux» Ende Oktober 1985. Es ist weiter bekannt, dass in Westeuropa insgesamt über 400 000 Bewegungen von Lastwagen aus dem Ostblock stattfinden. 1985 sind über 800 000 Einfahrten von ausländischen Lastwagen in die Schweiz gezählt worden. Diesen ausländischen Einfahrten stehen 45 000 eigene, schweizerische Nutzfahrzeuge gegenüber. Während nun unsere eigenen Transportunternehmer durch sich ständig verschlechternde Rahmenbedingungen (Schwerverkehrssteuer, Dieselpreis, fiskalische Belastung, Gesamtbreite- und Gewichtsbeschränkung, Sonntag- und Nachtfahrverbot) immer stärker benachteiligt werden und 1985 insgesamt 282 Lastwagenunternehmer aufgeben mussten, Grossfirmen ihre Flotten ins Ausland verlegten, holen sich Ostblock-Lastwagen zu Dumpingpreisen Marktanteile und verbessern damit auch ihre Devisensituation. Früher erhielten schweizerische Transporteure für eine Fracht in den Nahen Osten noch gegen 30 000 Franken, heute fahren Ostlastwagen für 10 000 dahin.

Es ist bekannt, dass die Fahrer dieser Ostblock-Lastwagen gehalten sind, über ihre Fahrten im Westen genaueste Protokolle anzufertigen und über alles, was militärisch von Nutzen sein kann, zu berichten. So insbesondere kartographische Angaben, Berichte über Kasernen, Truppenbewegungen und Truppenbezeichnungen, eingesetztes Material, unterirdische Stellungen, Munitions- und Vorratslager, Belast-

barkeit von Brücken und deren Breite, Tiefen von Flüssen und Furten, Geländeveränderungen, Bahnhof- und Zugskapazitäten, Flugplatzgrössen, Übermittlungsanlagen ziviler und militärischer Art sowie die Funkausbreitungsbedingungen und die Gelände- und Bodenbeschaffenheit.

In der BRD beispielsweise sind besonders umgebaute «Frog IV» Transporter im zivilen Transporteinsatz erfasst worden, die die Beweglichkeit von Raketentransportern zu überprüfen hatten. Diese Unzahl von Informationen, die im einzelnen nicht von besonderer Bedeutung sein müssen, ergeben in ihrer Vielzahl, von geschulten und speziell dafür ausgebildeten militärischen Fachleuten ausgewertet und analysiert, ein aktualisiertes, permanentes Bild des möglichen Einsatzraumes. Im Osten werden westlichen, auch schweizerischen Lastwagen genaue Strecken vorgeschrieben, während wir solche Fahrzeuge frei zirkulieren lassen.

Speznats als Chauffeure

Am Steuer dieser Ostblock-Lastwagen sitzen mehrheitlich Angehörige von Sondereinheiten. In der UdSSR sind es die «Speznats», Diversionstruppen für besondere Aufgaben. Diese Fahrer sind Berufssoldaten, die, als Lastwagenfahrer getarnt, Informationen über ihren zukünftigen militärischen Einsatz, nämlich im gegnerischen Hinterland zu operieren, sammeln. Ihr Auftrag im



Ein verdächtiger sowjetischer Lastwagen in der Schweiz (Bild Keystone).

Kriegsfall ist es, mit Sabotageeinsätzen, Mordanschlägen auf Persönlichkeiten des politischen, militärischen und wirtschaftlichen Lebens, Beseitigung von Hindernissen für nachrückende Einheiten die Wege zu öffnen. Mit dieser einfachen, jedoch wirkungsvollen Ausbildungsmethode können diese Truppenangehörigen ihre Einsatzgebiete im Detail kennenlernen. Die DDR bildet solche Spezialisten im Fallschirmjägerbataillon 40 bei Potsdam aus, die erwiesenermassen durch die Staatsbetriebe als Fernfahrer eingesetzt werden.

Die «Sowtrans, Deutrans, Hungariacamion, Romaniacamion» operieren in ganz Europa. Gravierende Fälle sind namentlich aus Schweden, Finnland, Holland, Norwegen, BRD, Frankreich und Österreich bekannt. Im neutralen Österreich haben östliche Donautransportschiffe, ausgerüstet mit elektronischem Material, Frequenzen von Manövertruppen gestört und den Funkverkehr mitverfolgt.

Für die sowjetische Strategie des raschen Vorstosses ist eine genaue, im Detail erfasste Geländekenntnis von entscheidender Bedeutung. Abgehörte sowjetische Manöverabläufe zeigen, wie die Warschauerpaktstaaten über genaueste Orts-, Gelände-, Hindernis- und Infrastrukturkenntnisse verfügen, wenn supponierte Kampfhandlungen im Manöver geübt werden.

Das Ungleichgewicht in der Bewegungsfreiheit ist störend, die Einschränkungen für Schweizer Lastwagen in Ostgebieten ist ungerechtfertigt. In einer parlamentarischen Anfrage ist der Bundesrat angefragt worden, ob er bereit sei, Massnahmen zu treffen, um diese Art des Erkundens durch Angehörige von Warschauerpaktstaaten durch Einschränkung der Bewegungsfreiheit zu erschweren sowie das Befahren von bestimmten Regionen während militärischer Übungen zu verbieten. Der Bundesrat hält in seiner Antwort fest, dass im Vordergrund dieser Aktivitäten die Abklärung der Routenbefahrbarkeit und die Funkausbreitungsbedingungen stehen. Die Bundespolizei befasst sich seit Jahren mit diesem Problem, und der Bundesrat sieht aufgrund der ihm zur Verfügung stehenden Erkenntnisse keine Veranlassung, die bisher durchgeführten Kontrollmassnahmen von zivilen und militärischen Behörden, namentlich im Zusammenhang mit militärischen Übungen, zu verschärfen. Ob diese Haltung nicht etwas zu blauäugig ist? Auf alle Fälle entbindet es uns nicht davon, persönlich aufmerksam zu sein und besondere Vorkommnisse in diesem Zusammenhang den entsprechenden Organen zu melden. ■