



INLICHTINGEN
SAMENVATTING

(ISAM)

10 / 75

Sectie : Inlichtingen.

Nr. : L2/0964/J-75.

's-Gravenhage, 14 oktober 1975.

Prins Clauslaan 8

tfn 81 45 21

Aan:

Zie verzendlijst

INLICHTINGENSAMENVATTING
(ISAM 10/75)

Deze ISAM is een nationaal inlichtingendocument.
Behoudens voorafgaande toestemming van het Hoofd
van de Sectie Inlichtingen van de Luchtmachtstaf
mag de inhoud niet

- a. ter inzage worden gegeven aan buitenlanders;
- b. ten overstaan van buitenlanders in discussie
worden gebracht;
- c. worden gekopieerd.

VERZENDLIJST (behorende bij Inlichtingsamenvatting nr. 10/75, d.d. 14 oktober 1975).

<u>Aan:</u>	<u>Ex.nr.:</u>	
Chef Staf (Luchtmacht) van de Inspecteur Generaal der Krijgsmacht	1	1)
Voorzitter van het Comité Verenigde Chefs van Staven	2	1)
C- CTL	3	
C- Vlb Soesterberg	4	
C- Vlb Leeuwarden	5	
C- GPLV/Vlb Deelen	6	
C- Vlb Volkel	7	
C- Vlb Eindhoven	8	
C- Vlb Twenthe	9	
C- Vlb Gilze Rijen	10	
C- NS Den Helder	11	
C- 12 GGW	12	
C- 3GGW	13	
C- 5GGW	14	
C- CRC/MilATCC	15	
C- LVM Groep	16	
C- 1LK t.a.v. C- ASOC	17	
C- CLO	18 t/m 20	2)
C- LIMOS	21	
C- LETS)	22	
C- KKSL)		
Directeur Luchtmachtstafschool	23	
Lumat [redacted]	24	1)
LuLaMarat [redacted]	25	1)
LuLaMarat [redacted]	26	1)
MaLumat [redacted]	27	1)
Lumat [redacted]	28	1)
LaLumat [redacted]	29	1)
LaLumat [redacted]	30	1)
LuLamat [redacted]	31	1)
LaLuMarat [redacted]	32	1)
LaLuMarat [redacted]	33	1)
[redacted]	34	
<u>I.a.a.:</u>		
Voorzitter van het Comité Verenigde Inlichtingendiensten Nederland	35	
Hoofd MARID	36	
Hoofd LAMID	37/38	
Hoofd IDB t.a.v. Lu-Liaison Officier	39	
OOP/KLu	40	
DMLu	41	
HPMV d.t.v. VCVCS	42	
NMR-Neth. SHAPE t.a.v. Maj [redacted]	43	
NMR-Neth. AFCENT t.a.v. Maj [redacted]	44	



	<u>Ex.nr.:</u>
NAK-2ATAF t.a.v. Lt-Kol [REDACTED]	45
Neth.Support Unit AAFCE t.a.v. Lt-Kol [REDACTED] d.t.v.: NAK-2ATAF	46
C- 1LVG	47

Intern aan:

BDL - Plv.CLS - Sous-Chef	48
Hoofd Sectie L1, L4, L5 en L6 (ter circulatie)	49
Hoofd Sectie L3	50
L2-Bibliotheek	51
HL2b	52

-
- 1) ter info , daarna retour aan het Hoofd van de Sectie Inlichtingen van de Luchtmachtstaf.
 - 2) ex. 19 en 20 ter info, daarna retour aan het Hoofd van de Sectie Inlichtingen van de Luchtmachtstaf.
- [REDACTED]

	<u>Blz.:</u>
✓ <u>HOOFDSTUK I - FEITEN EN ONTWIKKEELINGEN</u>	I-1 - I-1
<u>WARSCHAU PAKT</u>	I-1
<u>Warschau Pakt algemeen</u>	I-1
<u>Sovjet ervaringen met de TU-22 BLINDER</u>	I-1
<u>WP lsk en lvd middelen tegenover de Centraal Europese Sector</u>	I-2
<u>Oefenactiviteiten van de WP lsk in de "forward area" in september 1975</u>	I-2
<u>Vliegtuigmutaties in de "forward area"</u>	I-5
<u>Vertraging reconstructiewerkzaamheden op vliegveld MARXWALDE (DDR)</u>	I-6
<u>Jaarlijks terugkerende concentratie van SA-9 lanceervoertuigen in de DDR</u>	I-6
<u>Vluchten van Sovjet TU-95 BEARS naar CURA</u>	I-6
<u>Nieuwe draagbare Sovjet "battlefield surveillance" radar</u>	I-7
<u>Gesimuleerde aanvallen op CRCs in BRD</u>	I-7 + I
<u>WP reaktie op NAVO oefening COLD FIRE</u>	I-7
<u>Nieuw Sovjet lucht/lucht geleid wapen</u>	I-8
✓ <u>HOOFDSTUK II - HET SOVJET "AIRBORNE WARNING AND CONTROL (AWAC)" VLIEGTUIG - NATO-CODENAAM "MOSS"</u>	II-1 - II- +Bijl. A
✓ <u>HOOFDSTUK III - HET STRATEGISCH/OFFENSIEF POTENTIEEL USSR v.s. VS</u>	III-1 - III- +Bijl. A t.
✓ <u>HOOFDSTUK IV - DE TAC LSK VAN HET WP IN DE 80er JAREN</u>	IV-1 - IV-
✓ <u>HOOFDSTUK V - SPIONAGE DOOR VRACHTWAGENCHAUFFEURS EN BIJRIJDERS UIT LANDEN MET EEN COMMUNISTISCH REGIEM</u>	V-1 - V- +Rijlage

Inleiding.

1. Het is algemeen bekend dat o.a. bemanningen van schepen afkomstig uit communistische landen veelvuldig voor spionagedoeleinden worden gebruikt. Het zelfde geldt voor personeel van internationale treinen (b.v. de trein vanuit de Sovjet Unie via Hoek van Holland naar Engeland).

2. De genoemde categorie personen is echter beperkt in haar bewegingen, omdat het personeel gebonden is aan bepaalde reis-routes. Dit is niet het geval met de bestuurders en bijrijders op het zich steeds meer uitbreidende vrachtverkeer over de weg vanuit de W.P.landen naar West-Europa.

3. De haast onbeperkte bewegingsvrijheid die deze chauffeurs en bijrijders in de Westerse landen genieten, maakt bovendien controle door de hiervoor aangewezen instanties zeer moeilijk. De bestuurders van de vrachtwagens uit de Oostbloklanden dienen bij grensoverschrijding slechts in bezit te zijn van een visum, geldig voor een periode variërend van een half jaar tot een jaar, waarop één of meerdere reizen toegestaan kunnen worden. Na de normale routine handelingen bij de grensoverschrijding kunnen de auto's zich bijvoorbeeld in Nederland onbeperkt bewegen, zonder dat van te voren routes of bestemmingen moeten worden gemeld. Het ligt voor de hand dat zich hier voor de actieve, zeer uitgebreide communistische inlichtingendiensten vele mogelijkheden voordoen.

Jaarverslag BFV.

4. Vrachtwagenverkeer. Een belangrijk deel van de Oosteuropese spionage activiteiten is gericht tegen de BRD. In het jaarverslag 1974 van het duitse "Bundesamt für Verfassungsschutz" (BFV) wordt ondermeer gesteld dat het sterk toegenomen vrachtwagenverkeer tussen de Bondsrepubliek en de Oostbloklanden in toenemende mate voor spionagedoeleinden wordt gebruikt. Volgens het Jaarverslag staat het aantal vrachtauto's

[REDACTED]

in geen verhouding

in geen verhouding tot de omvang van het handelsverkeer tussen de BRD en de Oostbloklanden, waarbij de DDR, met het grootste vrachtwagenpark, een hoofdrol speelt.

5. Bekend is dat vrachtwagenchauffeurs van het Tsjechische (staats) vervoersbedrijf CSAD/CESMAD door de Tsjechische inlichtingendienst worden ingeschakeld. De chauffeurs hebben opdracht om bij terugkeer van een reis naar het Westen de bijzonderheden die ze op die reis hebben waargenomen, zoals militaire objecten, oefeningen en troepenbewegingen, schriftelijk te rapporteren. Ook het vullen en ledigen van zogenaamde "dode brievenbussen" schijnt soms tot hun taak te behoren.

6. Inzet inlichtingenpersoneel. Omdat de gemiddelde ongetrainde vrachtwagenchauffeur echter maar beperkt bruikbaar is voor spionagedoeleinden, worden vaak speciaal daartoe opgeleide agenten ingezet die zich niet alleen dienen bezig te houden met het rapporteren van waarnemingen, maar ook nadere gegevens verzamelen o.a. omtrent personen. Deze pseudo-vrachtwagenchauffeurs zijn vaak herkenbaar door hun verzorgd uiterlijk en betere kleding. Ook fungeren zij vaak als bijrijders en vallen dan weer op door hun beschaafde manier van spreken en de wijze van optreden.

7. De gegevens omtrent deze chauffeurs en bijrijders worden vaak bekend, doordat de collega-chauffeurs uit Westeuropese landen gesprekken met hen aanknopen. Zo is bekend geworden dat na de politieke zuiveringen in Tsjecho-Slowakije, zich ook politiebeambten en leger officieren onder de chauffeurs en bijrijders van Tsjechische vrachtwagens bevonden. Volgens verklaringen van naar het Westen gevluchte chauffeurs zou ook het Roemeense staatstransportbedrijf ROMTRANS door de inlichtingendienst van dat land voor spionagedoeleinden benut worden.

Samenvatting

Samenvatting.

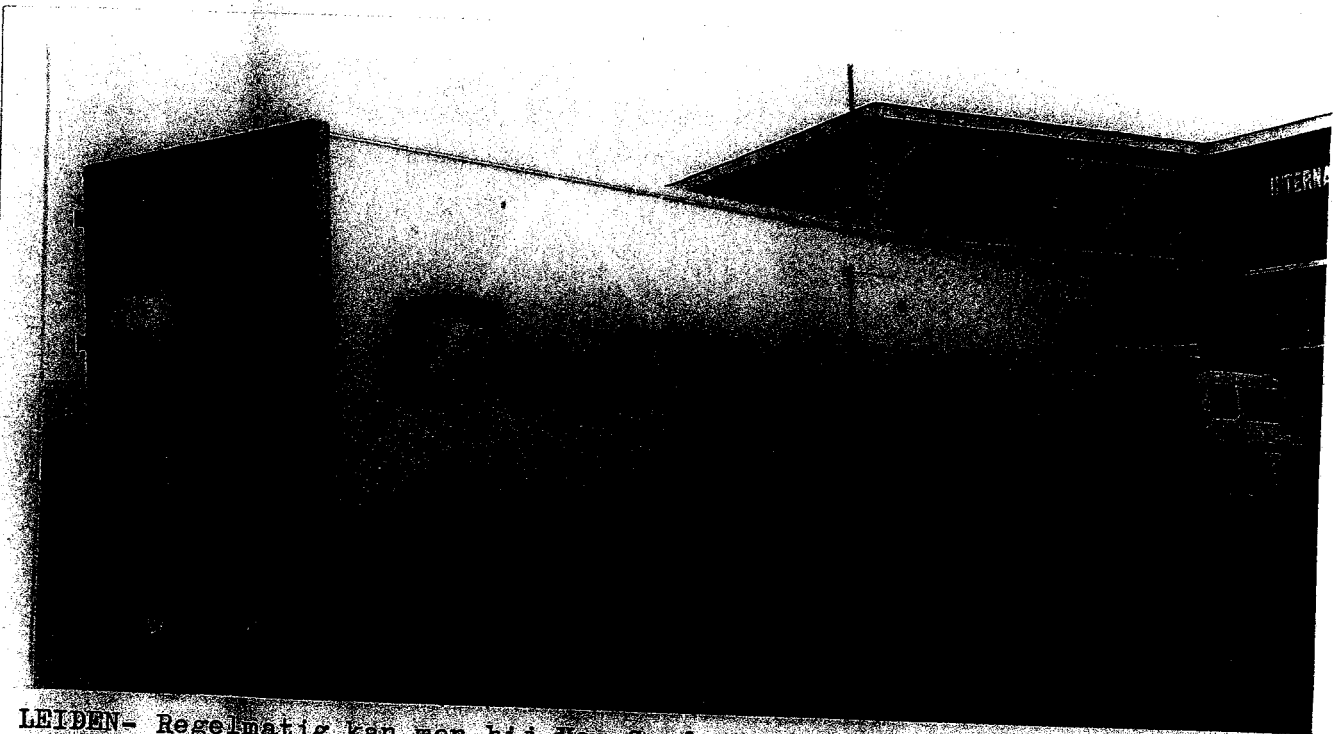
8. Wij moeten er van uitgaan dat deze vrij risicoloze vorm van verzamelen van inlichtingen door landen met een communistisch regiem ook in de toekomst onverminderd zal voortduren. Hoewel de BRD, gezien de strategische ligging en militaire concentraties, de meeste belangstelling van Oostblok inlichtingendiensten geniet, wil dat niet zeggen dat er in andere Westeuropese landen niets op dit gebied gebeurt.

9. De toenemende omvang van het vrachtverkeer over de weg vanuit de Warschau-Pact landen en de soepele voorschriften t.a.v. het verblijf in de Westerse landen, bemoeilijken de ontdekking van dit soort spionage.

10. Elke melding omtrent het verdacht aanwezig zijn van genoemde voertuigen en/of de inzittenden is dan ook zeer waardevol omdat het kan bijdragen pogingen tot spionage vroegtijdig te onderkennen.

BIJLAGE, behorende bij Hoofdstuk V
van ISAM 10/75.

Uit het Leidsch Dagblad van 7 augustus 1975.



LEIDEN- Regelmatig kan men bij Van Gend en Loos aan de Haagweg deze enorme Russische trucks zien in- en uitrijden. Ongeveer vier keer per week komen ze in de bollenstreek bloembollen laden; bij Van Gend en Loos worden dan de douanepapieren geregeld. De Moskouse firma Sovtrans-avto vervoert met elk transport 15 ton aan bloembollen. De gekoelde wagens zijn daarmee veertien dagen onderweg.