

СПРАВКА

о некоторых итогах агентурно-оперативной работы на объектах железнодорожного транспорта республики за 1969 год.

Исходя из конкретной оперативной обстановки, основное внимание оперативного состава, ведущего контрразведывательную работу на объектах железнодорожного транспорта, направлялось на предотвращение проникновения и выявления возможно осевшей агентуры противника в подразделениях железнодорожного транспорта, где сосредоточены секретные документы о мобилизационной готовности транспорта и данные о перевозке специальных грузов, войск и боевой техники, и на закрытие возможных каналов утечки государственных секретов к противнику. В этих целях использовались возможности агентуры и доверенных лиц.

По состоянию на 31 декабря 1969 года у оперативного состава, ведущего контрразведывательную работу на объектах транспорта и связи, имеется 146 агентов.

Из них:

в 3-м отделе 84

Каунасском горотделе КГБ 55

Шауляйском горотделе КГБ 30

Клайпедском горотделе КГБ 27

За 1969 год завербовано 18 агентов, в том числе: 3 отделом 2 упр-я КГБ 9, Шауляйским ГО КГБ 3, Каунасским ГО КГБ 1, Клайпедским ГО КГБ 5.

Имеющаяся агентура в основном расставлена правильно, в местах сосредоточения секретных сведений, в том числе и данных о следовании литерных поездов и перевозки специальных грузов. (Пункты технического осмотра вагонов, паровозные депо, дистанции пути, связи, ст.погрузки-выгрузки, переадресовки, ст.отстоя).

Новая агентура приобреталась из числа специалистов железнодорожного транспорта, которая по своим личным качествам, возможностям и занимаемому положению, способна оказывать действительную помощь в работе органов госбезопасности, а также принимать меры к более целеустремленному воспитанию ранее завербованных агентов.

В связи с выходом нескольких агентов, работающих в Шяуляйском отделении дороги и в военной комендатуре ст.Шяульи, там агентурные позиции к концу года были несколько ослаблены.

#### Работа по делам оперучета и сигналам

В феврале 1969 года в Каунасском ГО КГБ заводилось дело оперативной проверки по окраске "Измена Родине в форме оказания иностранному государству помощи в проведении враждебной деятельности против СССР" на Пацкявичюса Иозаса Матаса, 1910 года рождения, работающего монтером Каунасской дистанции пути, который подозревался в убийстве председателя колхоза "Артояс" Алитусского района - Павилониса. В процессе проверки эти данные не подтвердились, в связи с чем дело прекращено и сдано в ГО отдел для хранения в архиве.

Также прекращено и сдано в архив Шяуляйским ГО КГБ дело оперативной проверки на Кильчаускаса, которое велось по окраске "Шпионаж выясняемый". Дело на него заводилось в 1968г. в связи с тем, что он систематически путешествовал по Литве, посещал районы, где дислоцируются особо режимные объекты и из-за укрытия производил фотографирование охраняемого железнодорожного моста через реку Дубиса.

## 3.

В процессе изучения, данных о возможной причастности Кильчаускаса к агентуре противника не получено, в связи с чем он был профилирован. Профиликой предусматривалось предупредить его впредь о недозволённых объектах фотографирования.

Во время профилактики, Кильчаускас также был разоблачен, как агент органов буржуазной политической охраны, завербованный ею в 1928 году для выявления коммунистического подполья.

После проведенной профилактики прекращено и сдано в архив дело оперативной проверки на Бержанскаса Монаса Дозо, 1938 г. рождения, работающего начальником станции Леплауке.

На протяжении последних лет Бержанскас часто вел националистические разговоры, высказывал угрозы в адрес коммунистов, разглашал среди окружения некоторые сведения о военных перевозках.

После проведенной профилактики, через руководство Шяуляйского отделения дороги, Бержанскас свое поведение изменил, разговоры националистического толка прекратил, к работе стал относиться добросовестно.

Осталось в производстве Каунасского ГО КГБ дело оперативной проверки на — Рамштанис Иозаса Винцо, 1920 года рождения, работающего машинистом в Каунасском паровозном депо.

Дело заведено в октябре 1968 года по окраске "Измена Родине путем перехода на сторону врага". Рамштанис служил в Советской Армии, в начале Отечественной войны был пленен немцами, а потом перешел в 3 полицейский батальон, в составе которого участвовал в карательных операциях против партизан.

— Летом 1944 года в м. Лопушино (Польша) принимал участие в ликвидации советского десанта.

Документация его преступной деятельности продолжается через II отдел КГБ СССР сделан запрос в ПНР, для проверки факта уничтожения советского десанта, переброшенного через линию фронта.

Оперативным составом ведшим контрразведывательную работу на объектах железнодорожного транспорта в течение 1969 года от агентуры, доверенных лиц и по другим каналам получено ряд сигналов, заслуживающих оперативного внимания, однако по ним дел оперативной разработки не заводилось. По ряду сигналов проводились профилактические мероприятия.

Например: по данным агентов "Драбушкитис" и "Лапеунас" - профилирован Маргялис, который среди окружения вел националистические разговоры;

На основании данных агента профилирован стрелок ВОХРа Печулайтис, разглашавший некоторые данные о характере погрузки воинских грузов;

На основании материалов, полученных от доверенных "Н" и "Ш" профилирован слесарь СМН-108 Степанавичюс, который высказывал угрозы в адрес русских;

Проведена профилактика двух групп подростков допускавших наложения посторонних предметов на железнодорожные пути, и т.д.

Многие материалы поступающие от агентуры и доверенных лиц были использованы для информации партийных органов, Управления прибалтийской железной дороги, 60 КГБ Прибалтийского военного округа, вышестоящих органов КГБ и т.д.

#### Перевозка войск и спецгрузов

Согласно плану "Магистраль" по железнодорожным участкам республики обеспечен благополучный пропуск более 30 литерных поездов, 15 поездов с проведением дополнительных мероприятий, а также проводилась работа по обеспечению секретности и безопасности серийных транспортов.

Складывающаяся естественная оперативная обстановка при перевозке войск и спецтехники железнодорожным транспортом, городскими и районными отделами КГБ более активно использовалась в контрразведывательном плане.

При проведении этой работы внимание агентуры, доверенных лиц, возможности 7 и оперативно-технического отделов было направлено на выявление из числа железнодорожников и окружения, таких лиц, которые могли проявить подозрительный интерес к этим перевозкам.

В результате проводимых мероприятий поступило ряд первичных сигналов, заслуживающих оперативного внимания, однако в процессе более глубокой проверки они дальнейшего развития не получили в связи с отсутствием в них враждебного умысла.

Наиболее активно в этом плане работали агенты "Захаров", "Добряковский" и "Кузнецов".

Одновременно с этим, в работе по пропуску литерных поездов, выявлен ряд грубых нарушений требований инструкции МПС № 0062/ЦЗ-1968г. допущенных ~~ж~~ железнодорожной администрацией.

Так, 15 июня 1969 года со станции Стасилай литерный поезд (2994) на ст. Вильнюс прибыл ранее графикового времени на 1 час 4 минуты. В связи с преждевременным следованием поезда по участку не гарантировалась безопасность его движения, так как неохраняемые переезды и другие уязвимые места работниками служб пути, согласно существующему положению не были своевременно взяты под охрану.

7 октября 1969 года по вине начальника станции Каунас тов. Оразичуса и старшего диспетчера т. Качанова, не организовавших своевременной подачи локомотива и вагонов прикрытия, со станции Калленай литерный поезд (4301) был отправлен с опозданием на 1 час 37 минут.

14 октября 1969 года по нераспорядительности начальника отдела движения Шауляйского отделения Прибалтийской железной дороги тов. Смирнова со станции Пагегай литерный поезд (3252) был отправлен с опозданием на 32 минуты.

12 августа 1969 года со станции Советск на станцию Радвилишкис прибыл литерный поезд (2882) на вагоне прикрытия



( № 2276926) которого имелась меловая надпись: "Неман, прикрытие II.УШ.1969г.", которая явно расшифровывала станцию погрузки и назначение вагона. На этой же станции 14 октября 1969 года в поезде (№ 3252) на вагоне прикрытия была обнаружена надпись "II октября 1969г.Пагегай", также расшифровывающая станцию погрузки.

4 июня 1969 года на станции Вильнюс на двух вагонах прикрытия № 2287830 и № 2360101 поезда № 296I, прибывшего со станции Даугавпилс оказались нестертыми меловые надписи, 3/УI-ст. Гульбине", "2/УI-ст.Грива", по которым можно было определить станции погрузки.

Допускались и другие существенные недостатки:

27 февраля, 16 и 17 декабря 1969 года на станции Вильнюс локомотивы под литерный поезд осматривался без участия ревизора по безопасности движения;

27 февраля 1969 года при пропуске поезда № 2955 отсутствовала охрана на мостах 662 километра (р.Нерис) и 930 километра (р.Вильняле), 15 июня 1969 года при пропуске поезда № 2994 не были взяты под охрану неохранные переезды на 942, 938 и 642 километрах;

4 июня 1969 года начальник станции Вильнюс тов.Карпавичюс перевозочные документы на литерный поезд № 296I вручил машинисту локомотива без росписи в специальной книге;

16 сентября 1969 года при отправлении литерного поезда со станции Гайжунай, по вине начальника станции тов.Тересейза, главному кондуктору были вручены незаконвертованные и незапломбированные документы на литерный поезд;

19 ноября 1969 года лично начальнику станции Калленай Кукаускасу был передан приказ о том, что к нему на станцию 20 ноября прибудет литерный поезд, который он обязан встретить

## 7.

и лично сам принять документы. Вместо того, чтобы выполнить этот приказ, Лукаускас 20 ноября утром выехал в г. Каунас.

Имеют место существенные недостатки, угрожающие безопасности движения поездов при перевозке воинских транспортов, следующих с проведением дополнительных мероприятий.

21 марта 1969 года со станции Молодечно на станцию Вильнюс с опозданием на 52 минуты прибыл поезд № 2753, в котором следовал транспорт с проведением дополнительных мероприятий, кроме того, при осмотре состава у 16 вагонов обнаружены различные технические неисправности, а два вагона (№№ 6416685 и 2500239) были отцеплены от состава, так как имели неисправности, угрожающие безопасности движения поезда.

26 марта 1969 года на станции Вильнюс был сформирован состав поезда № 1302, в который был включен транспорт с проведением дополнительных мероприятий. При осмотре поезда обнаружены вагоны ~~вагоны~~ с различными техническими неисправностями, на устранение которых было затрачено много времени, в связи с чем поезд отправился с опозданием на 23 минуты.

7 октября 1969 года поезд № 2963, следовавший с проведением дополнительных мероприятий в связи с внеграфиковой 14 минутной остановкой на станции Бездонис, прибыл на станцию Вильнюс с опозданием на 21 минуту.

30 октября 1969 года со станции Палемонас, по нераспорядительности начальника этой станции тов. Раткевичюса и халатного отношения к исполнению своих обязанностей заместителя начальника вагонного депо станции Каунас т. Сизонова, поезд с проведением дополнительных мероприятий был отправлен с опозданием на 31 минуту, так как при формировании поезда у вагона № 6480616, назначенного для постановки в состав поезда в качестве прикрытия, была разбита автосцепка.

По этим недостаткам своевременно информировалось руководство Вильнюсского отделения Управления Прибалтийской железной дороги.

#### Перевозка иностранцев

В течение 1969 года по территории республики пассажирскими поездами проследовало 4298 иностранцев из капиталистических стран. В том числе в Вильнюс приезжало 69 из США, 73 из Великобритании, 78 из ФРГ, 21 из Франции и 152 из других государств. В основном это были студенческие группы следовавшие по линии "Спутника". Кроме того поездами в Вильнюс прибывало 8 дипломатов из капиталистических стран.

В мероприятиях по контрразведывательному обеспечению иностранцев и дипломатов использовались агенты и доверенные лица Комитета госбезопасности республики, а также УКГБ по Ленинградской и Калининградской области. Для изучения наиболее интересных, в оперативном отношении иностранцев, направлялись в маршрут агенты "Уралов", "Неринга" и другие. Некоторые группы сопровождались оперативными работниками, возглавлявшими в поездах руководство действиями агентуры и доверенных лиц. Всего таких выездов было 13.

Особенно активно в этом плане использовались агенты "Минеев", "Дорожный" и "Данилов".

В результате проведенной работы были получены первичные материалы на отдельных иностранцев, действия и поведение которых представляли оперативный интерес. Имели место случаи пресечения попыток распространения вредной в идеологическом отношении литературы, а также изъятие контрабанды в международном поезде.

#### Происшествия

В течение 1969 года на железнодорожном транспорте было



9.

ряд происшествий, наиболее характерными из них <sup>для</sup> являются:

II марта 1969 года на перегоне Линкайня-Гимбагола от неисправности электропроводки сгорел пассажирский вагон в поезде № 222 Рига-Вильнюс (см. спецсообщение в I2 отдел 2 Гл.упр-я КГБ СССР № 2/3-2257 от 10/VI-1969г.).

9 сентября 1969 года на ст. Вевис по вине машиниста паровоза депо Вильнюс-Рогожкина, проехавшего запрещающий сигнал, произошло столкновение двух товарных поездов, с повреждением обоих локомотивов и 5 груженых вагонов.

Имели место несколько случаев наложения подростками посторонних предметов на железнодорожные пути, угрожавшие безопасности движения поездов. Наиболее опасным из них был совершен 8 ноября 1969 года Лисаускасом Витасом, учеником 9 класса, Катиловским Владимиром - учеником 2 класса и его шестилетним братом Чеславом, которые из озорных побуждений перед проходом пассажирского поезда № II2 - Калининград-Харьков наложили на рельсы тормозной башмак. Тяжких последствий не наступило благодаря бдительности локомотивной бригады, которая своевременно обнаружила препятствие и приняла меры к экстренной остановке поезда. (см. спецсообщение в I2 отдел 2 Гл.упр-я КГБ № 2/3-4114 от 14 ноября 1969 года).

#### Лекции и беседы

Оперативным составом, ведущим контрразведывательную работу на объектах железнодорожного транспорта, систематически ведется работа по поднятию политической бдительности железнодорожников, особенно связанных с перевозкой войск и специальной техники, а также занимающихся отработкой и хранением секретных документов. В течение 1969 года в этих целях сделана 31 лекция и проведено 20 бесед с охватом более 2220 человек. Проведенная работа дала положительные результаты, за отчет-

10.

ний период на объектах железнодорожного транспорта случаев утраты секретных документов или разглашения сведений секретного характера не было.

В течение 1969 года в порядке оказания практической помощи в организации контрразведывательной работы в периферийные органы старший оперуполномоченный тов. Водерников выезжал в Клайпеду 2 раза, в Шауляй 2 раза и в Каунас 1 раз.

СТ ОПЕРУПОЛНОМОЧЕННЫЙ 2 ОТДЕЛЕНИЯ 3 ОТДЕЛА  
2 УПРАВЛЕНИЯ КГБ при СМ ЛИТ ССР  
подполковник

*Водерников* (Водерников)

"13" января 1970 года  
№ 2/3-91

*МФ*  
20/1-701