Из архивите на С

Комисия за разкриване на документите
и за обявяване на принадлежност на български граждани
към Държавна сигурност
и разузнавателните служби на Българската народна армия
(КРДОПБГДСРСБНА)

ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ В СТРУКТУРИТЕ НА ТРАНСПОРТА (1944–1991)

НИВОТО НА КЛАСИФИКАЦИЯ
СЕ ПРЕМАХВА!
КРДОПБГДСРСБНА
Дата.....20.....8
Правно основание:& 17 от ПЗР на ЗДРДОПБГДСРСБНА
Длъжност:секретар на КРДОПБГДСРСБНА

Из архивите на С

The Committee for Disclosing the Documents
and Announcing Affiliation of Bulgarian Citizens
to the State Security and the Intelligence Services
of the Bulgarian National Armed Forces
(CDDAABCSSIBNAF)

State Security in the Structure of Transport (1944–1991)

Documentary Volume

Из архивите на ДС

**Комисия за разкриване на документите
и за обявяване на принадлежност на български граждани
към Държавна сигурност
и разузнавателните служби на Българската народна армия
(КРДОПБГДСРСБНА)**

Държавна сигурност

в структурите на транспорта (1944–1991)

Документален сборник

София, 2016

© Комисия за разкриване на документите и за обявяване принадлежност на български граждани към Държавна сигурност и разузнавателните служби на Българската народна армия, 2016 г.

ISBN 978-619-7361-01-8

СЪДЪРЖАНИЕ

Въведение 6
Списък на документите с анотация 14
Факсимилета на документите 42
1. Документи обхващащи всички видове транспорт 42
2. Наземен транспорт 147
а. Железопътен транспорт..... 147
б. Авто транспорт..... 221
3. Воден транспорт..... 260
4. Въздушен транспорт.....430
Справочен апарат:
Списък на по-важните съкращения..... 504
Списък на използваните фондове и архивни единици 506

CONTENTS

Introduction.....10
List of documents with annotation 29
Facsimiles of documents.....42
1. Documents covering all kinds of transportation.....42
2. Ground transport.....147
a. Railway transport.....147
b. Motor transport.....221
3. Water transport.....260
4. Air transport 430
Report mechanism
List of most commonly used abbreviations.....504
List of the archival funds used.....506

ВЪВЕДЕНИЕ

Сборникът „Държавна сигурност в структурите на транспорта 1944-1991 г.“ е поредното издание от документалната поредица „Из архивите на ДС“ на Комисията за разкриване на документите и обявяване на принадлежността на българските граждани към Държавна сигурност и разузнавателните служби на Българската народна армия. С неговата публикация за пореден път се подчертава значението на дейността на Комисията за осигуряване на прозрачност на структурите и функциите на службите за сигурност от епохата на държавния социализъм.

За посочения период транспортът се разглежда като фактор за политическото, социално-икономическото, международното и културно-цивилизационното развитие на България. Включването на дейността на Държавна сигурност като аспект към транспортната тема[1] е непозната за изследователи и читатели. Документалният сборник представя на вниманието Ви автентични документи, показващи средствата за защита на националния интерес в областта на железопътния, автомобилния, водния и въздушния транспорт посредством структурите и органите на Държавна сигурност. Първият документ е от 1946 г., а последният – от 1991 г. Документи по темата могат да бъдат открити в предходните издания на Комисията: „ДС – структура и основни документи“, „Международният тероризъм в досиетата на ДС“ и „Държавна сигурност и туризмът“.

Транспортът навлиза в полезрението на българските служби със създаването на служба „Транспорт“ към отдел ДС, която възниква още след края на Втората световна война. Основната функция на структурата е да следи за политическите настроения на всички работещи в отрасъла, правилното експлоатиране на материалната база, разследването на повреди и инциденти, изпълнението на работния план и работната дисциплина. От началото приоритет е железопътният транспорт, който е 80% от целия транспорт в страната. „С една дума жп транспорта представлява кръвоносната система на нашата страна, а без тая система невъзможно е да се живее, да се диша, да се съществува“ ***(Вж. Документ № 3 от сборника)***.

Материалите в сборника условно са разделени хронологично и предметно за полесно боравене с тяхното съдържание. Поради факта, че се наследява структурата на органите на отдел „Държавна сигурност“ от периода преди 09.09.1944 г., служба „Транспорти“ е ситуирана до 1947 г. в Дирекция на народната милиция. Затова първият раздел документи от № 1 до № 39 представя структурните изменения съобразно задачите и функциите на органите на ДС по транспорта. Представено е началото на специализираната дейност по защитата и контраразузнавателно осигуряване на транспорта чрез служба „Транспорти“ в ДНМ и преминаването ѝ като структура под ръководството на Държавна сигурност. Тази промяна започва от 1946 г. От група транспорт при отделение „А” на отдел ДС, през 1947 г. се трансформира служба Транспорт при отделение „Б” на отдел I – ДС. През 1948 г. службата е преобразувана

[1] Проблемът е за застъпен предимно в научно-исторически, икономически, журналистически, партийно-идеологически съчинения от недалечното минало. Виж например: Григоров, Н., Организация и дейност на транспортна полиция. В: Опазване на обществения ред. Част първа. МВР.С., 2001; Янарлиев, В. В. Кръстева, Ив. Рашев, К. Колев. Проблеми на организацията на охранителната дейност на органите на транспортна милиция. С., 1984.

в отделение „Г" – транспорт при отдел I – ДС. През 1949 г. отделение „Г" – транспорт преминава към създания отдел IV – ДС за обслужване на народното стопанство, строителството и съобщенията. Със заповед №89 от 19 април 1952 г. се правят структурни изменения в ДС и управление IV – ДС става управление VI – Д по транспорта. През 1953 г. пощите и други техни поделения преминават за обслужване към управление III – ДС[2]. На 19 август 1961 г. някои от обектите на Управление III – ДС, в случая всички видове транспорт - ж.п. транспорт, въздушен, автотранспорт и воден транспорт, както и министерство на съобщенията и транспорта, преминават към управление II – ДС, за което е създаден и отдел IX.[3] В него са обособени отделения за всеки от изброените видове транспорт, както и три районни отделения в София, Пловдив и Горна Оряховица. През 1964 стават нови изменения и за транспорта и съобщенията вече отговаря отдел VII, а след 1967 г. отделът има четири отделния и още три районни в споменатите вече градове. Това продължава до 1970 г., когато се създава ново пето отделение, което има за цел да обслужва само въздушния транспорт, и той вече не е само група към второ отделение. След това, подразделението получава названието отдел XI, като се прибавят самостоятелните отделения Въздушен транспорт и Железопътни войски.[4] Основната подредба на материалите в настоящия том се прави въз основа на видовете транспорт, предмет на контраразузнавателно осигуряване – наземен (железопътен и автомобилен от № 40 до№ 75), воден (речен и морски, от № 76 до № 135), въздушен (от № 136 до № 172 в разширеното издание).

Вследствие на противопоставянето на двата военнополитически блока по време на Студената война се поражда нуждата от специализиран контрол над транспортните връзки и съобщенията. Събирането и обработката на информация (качествена и количествена), придобита чрез транспортната мрежа, става приоритетна задача за всяка една от страните. Затова през 1958 г. се провежда среща, на която присъстват страните от социалистическия блок, отнасяща се до двустранното и многостранно контраразузнавателно сътрудничество по транспорта ***(Вж. Документ № 15 от сборника)***. Промяната в основната задача на службата се вижда най-ясно през 1961 г., когато с решение на ЦК на БКП № А-212 от 19 август, службата по транспорта се премества от III-то управление, натоварено с борба срещу контрареволюцията, във II-ро.[5] През 60-те години основни линии на оперативна работа по транспорта са разузнаването, контраразузнаването ***(Вж. Документ № 31, 32 от разширеното издание)*** и противодействието на контрабандата ***(Вж. Документ № 8 от сборника)***. Активно се работи по изменниците на родината, които се смятат за основна връзка между пътуващите зад граница и службите на капиталистическите страни. Разрешение за напускане на страната се получава след щателна проверка на лицето (произход и партийна принадлежност). Провеждат се редица обучения и се водят инструктажи на тези, които ще посещават страна извън социалистическия блок. С активното развитие на въздушния транспорт през 1964 г. се отваря литерно дело на Управление Български граждански въздушен

---

[2] АКРДОПБГДСРСБНА - Историческа справка на ф. 13 – бивше управление III за борба с контрареволюцията.

[3] АКРДОПБГДСРСБНА - Историческа справка на ф. 2 – управление II (Контраразузнаване), л. 3.

[4] Вж. Документ №8 от Второ главно управление в сборникът „ДС – структура и основни документи" стр. 1144-1145 от разширеното издание.

[5] Вж. Документ №7 от Второ главно управление в сборника „ДС – структура и основни документи" стр. 1140-1144 от разширеното издание.

транспорт – ТАБСО (***Вж. Документ № 97 от сборника)***. Въздухоплаването започва да се използва по-рационално като най-бързия от всички видове транспорт. Освен пътническите полети и съобщенията, въздушният транспорт обслужва селскостопанската авиация и експорта на бързо развалящи се стоки. Оперативният интерес към този отрасъл нараства правопропорционално на възможностите му. През следващото десетилетие все повече се обръща внимание на въздушния тероризъм и превантивните мерки срещу него. Координацията и обменът на информация по тази тема се засилват.[6] Взаимодействието на службите за сигурност по авиотранспорта се осъществява двустранно и многостранно ***(В. Документ № 93 от сборника)***. Освен по въздушния тероризъм, започва активна работа и по водния. В началото на 80-те години се обсъждат и въвеждат мерки за осигуряване безопасността на пътническите кораби, превозващи пътници по Черно море и р. Дунав. Превантивните мерки включват проверка на документи и багаж, инструктажи за всяко длъжностно лице на кораба ***(Вж. Документ № 76 от сборника)***, технически средства и тайна сигнализация при възникване на проблем ***(Вж. Документ № 75, 77 от сборника)***.

В първата част на сборника са изведени документи, представящи обобщена картина и засягащи всички видове транспорт. Това са доклади, оперативни планове, отчети, заповеди, предложения и информации. Чрез тях се добива представа за многопластовата и сложна организация на Държавна сигурност в структурите на транспорта. Тук е публикуван и документ за взаимодействието и сътрудничеството между службите за сигурност по транспорта към ДС и отдел транспортна милиция към ДНМ (***Вж. Документ № 19 от сборника***).

Във втория раздел са поместени архивни материали, свързани с развитието на службите за сигурност, работещи по наземния транспорт (железопътен и автотранспорт). През първите години той е между най-важните отрасли за изпълнението на стопанския план. Осигуряването на такава структура изисква познаване и следене на целия процес ***(Вж. Документ № 30 от сборника)***, като се започне от производството и поправката на вагони и локомотиви, контрол на депата, в които се съхраняват. Агентурно осигурени са гарите и влаковете (инфраструктура и подвижен състав). Основните оперативни задачи по тази линия са контраразузнаването, борбата с контрабандата ***(Вж. Документ № 37 от сборника и № 52 от разширеното издание)***, следене на товарите ***(Вж. Документ № 39 от сборника)***, предотвратяване на бягство от страната. Събира се информация за политическите възгледи ***(Вж. Документ № 24 от сборника)*** на всеки работник в жп системата. Разследват се всички катастрофи и повреди с цел да се установи наличие на диверсия. Трудовата дисциплина също е обект на наблюдение, чрез нея се следят качествените и количествените показатели на продукцията и разпределението на суровините за нея ***(Вж. Документ № 2 от сборника)***. При автомобилния транспорт основните линии, по които се работи, са различните видове подривна дейност (раздаване на инкриминирана литература, въвличане в контрабанда, завързване на контакти с вражеската емиграция и други). При изпълнение на служебния си дълг често шофьорите биват въвлечени в мероприятия на чужди служби ***(Вж. Документ № 22 от сборника)***.

Третата част от сборника разкрива документи, свързани с речния и морски транспорт и неговото осигуряване. Основните предмети на дейност по тази линия са: оперативно наблюдение на всички места за срещи на екипажите с чужди гражда-

[6] Вж. Документ №68 от сборника „Международният тероризъм в досиетата на ДС“ стр. 400-407.

ни и обявените за изменници на родината, провеждането на агентурни мероприятия с разузнавателна и контраразузнавателна цел ***(Вж. Документ № 55 от сборника)***; противодействие на контрабандата посредством разкриване на схемите за нелегална търговия с валута и стоки, и тайниците, използвани за тази цел ***(Вж. Документ № 49 от сборника)***. По тези направления се действа целево, чрез разширяване на осведомителната мрежа и изпълнение на активни мероприятия. Изграждат се системи за превенция на терористични атаки (отвличания) чрез техническо осигуряване и сътрудничество между органите за сигурност на национално и международно ниво ***(Вж. Документи № 71, 75, 76, 77 от сборника)***.

В последния раздел са публикувани документи, отнасящи се до въздушния транспорт и неговото осигуряване и обезпечаване. Най-голямата заплаха за него е тероризмът във всичките му форми, най-вече вредителства и отвличания ***(Вж. Документ № 98 от сборника)***. Това поражда нуждата от редица законови регламентации, като паспортния контрол, проверката на багаж ***(Вж. Документ № 157 от разширеното издание)*** и установяването на реда за притежание на оръжие по време на пътуване. Извършват се проверки по охраната на материалната база ***(Вж. Документ № 102 от сборника)***, с която разполагат всички летища, и се следи за рационалното й използване. Обръща се внимание и на техническата база и нейното осъвременяване, с цел предотвратяване на катастрофи ***(Вж. Документ № 161 от разширеното издание)***.

С настоящия сборник се представя реалното състояние на защитата по транспорта в НРБ. Коректното запознаване със специализираните дейности в близкото минало разяснява целите, задачите и средствата за постигане безопасността на част от инфраструктурата на държавата. Показани са социалните, политическите, идеологическите и организационните мотиви на управлението и дейността на различните видове транспорт.

* * *

Подборът на документите е осъществен въз основа на над 250 архивни единици. От използваните Фондове № 2 на ВГУ ДС и № 13 от Трето управление (секретно политическо, до 1963) са подбрани 123 документа, от литерни дела на МВР (АКРДОПБГДСБНА – М) са останалите 49 документа. В книжното тяло на сборника са публикувани 113 факсимилета на документи, а в разширеното издание - 172.

КРДОПБГДСРСБНА

INTRODUCTION

The documentary volume "State Security in the Structure of Transport 1944-1991" is part of the series "From the Archives of State Security" of the Committee for Disclosing the Documents and Announcing Affiliation of Bulgarian Citizens to the State Security and The Intelligence Services of the Bulgarian National Army. Its publication once again underlines the importance of the Committee's work to ensure the transparency of the structures and functions of the security services from the era of socialism.

For this period the transport is seen as a factor in the political, socio-economic, international, cultural and civilizational development of Bulgaria. The inclusion of the activities of State Security as an aspect to the transport topic[1] is unknown to researchers and readers. The documentary volume brings to your attention the authentic documents showing the means for protection of national interests in the field of rail, motor, water and air transport through the structures and bodies of State Security. The first document dates back from 1946, and the last from 1991. Documents on that topic can be found in previous publications of the Committee, "State Security - Structure and Main Documents", "International Terrorism in State Security Files" and "State Security and the Tourism".

Transport drew Bulgarian authorities' attention with the establishment of the Transport Service within the State Security Department right after the end of World War II. The main function of the structure was to monitor the political sentiments of all working in that industry, the proper operation of equipment, investigation of failures and incidents, implementation of the work plan and work discipline. Since the beginning priority is the rail transport, which is 80% of all transport. "In short, the railway transport represents the lifeblood of our country, and without this system it is impossible to live, to breathe, to exist*" **(See Document № 3 from the documentary volume).***

The materials in the documentary volume are divided chronologically for easier content usage. Due to inheriting the structure of the bodies of State Security Department from the period before 9 September 1944, Transport Service was situated in the People's Militia Directorate until 1947. Therefore, the first section of documents from № 1 to № 39 represents the structural changes consistent with the tasks and functions of State Security with regards to the transport. It represents the beginning of a specialized activity related to security and counterintelligence of the transport through the Transport Service within the People's Militia Directorate and turning it into a structure under the leadership of State Security. This change started in 1946. From a Group Transport within Division A of State Security Department in 1947 it transformed into Transport Service in Division B within Department I of State Security. In 1948, the service was transformed into Division D – Transport within Department I – State Security. In 1949, Department D Transport became part of the structure of the newly created Department IV of State Security for servicing the national economy, construction and communications. By Order № 89 from 19 April 1952 structural changes were made within State Security, therefore Directorate IV within State Security was transformed into Directorate VI - D Transport. In 1953, the Postal Services

[1] The problem is covered mainly in scientific, historical, economic, journalistic, partisan-ideological writings from the near past. See for example: Grigorov N., Organization and Operation of Transport Police. C: Maintaining public order. Part One. MoI.S., 2001; Yanarliev, V.V Krasteva, Iv. Rashev, K. Kolev. Problems of the Organization of the Security Activities of the Bodies of the Transport Militia. S., 1984

and their other divisions were passed for servicing to Directorate III – State Security[2]. On 19 August 1961 some of the objects of Directorate III – State Security, in this case all types of transport - railway, air, motor and water transport, as well as the Ministry of Communications and Transport were passed for servicing to Directorate II – State Security, as for the purpose Department IX[3] was created. There were separate division within that department for each type of transport, as well as three regional divisions in Sofia, Plovdiv and Gorna Oryahovitsa. In 1964 new changes took place, as a result of which the transport and communications became responsibility of Department VII, as in 1967 the department had four individual divisions and another three district divisions in the above mentioned cities. That continued until 1970 when Fifth Division was established with the purpose of servicing the air transport only. Then, the division was named Department XI, adding independent divisions Air Transport and Railway Forces[4]. The basic arrangement of the materials in this volume is made on the basis of the type of transport, which are subject to the counterintelligence securing - ground (railway and motor transport from № 40 to № 75), water (river and sea transport, from 76 to № № 135), air (from № 136 to № 172 in the extended version).

As a result of the confrontation of the two military-political blocs, the need of specialized control over the transport links and communications has occurred. The collection and processing of information (qualitative and quantitative), acquired through the transport network, became a priority for either party. For that reason in 1958 a meeting was held attended by the countries of the socialist bloc with regards to the bilateral and multilateral counterintelligence cooperation in relation to the transport ***(See Document № 15 of the documentary volume).*** The change in the main task of the service is seen most clearly in 1961, when by a decision of the Central Committee of the Bulgarian Communist Party № A-212 of 19 August, the Transport Service was moved from Directorate III, which was dealing with combating the counterrevolution, to Directorate II[5]. In the 60s the basic operational work related to transport was intelligence, counterintelligence ***(See Document № 31, 32 from the extended version)*** and countering smuggling ***(See Document № 8 of the documentary version).*** Operational work was mainly carried out in relation to the traitors to the motherland, who were considered a key link between those traveling abroad and the services of the capitalist countries. A permission to leave the country could be obtained after a thorough examination of the person (origin and party affiliation). Trainings and briefings were held with those who would visit a country outside the socialist bloc. Along with the active development of the air transport, in 1964 the Bulgarian Civil Air Transport Service opened a case - TABCO ***(See Document № 97 of the documentary volume).*** Air transport began to be used more rationally, as the fastest of all types of transport. Besides passenger flights and communications, the air transport served the Agricultural Aviation and the export of perishable goods. The operational interest to this sector increased proportionally with its capabilities. Over the next decade extra attention was paid to the air terrorism and the preventive measures against it. Coordination and exchange of information on this topic

---

[2] АКРДОПБГДСРСБНА – Historical reference from fund 13 – It was division III for Combating Counterrevolution.

[3] АКРДОПБГДСРСБНА – Historical reference from fund 2 – Directorate II (Counterintelligence), page 3.

[4] (See Document № 8 from Second Main Directorate contained in the documentary volume State Security – Structure and Main Documents, pages 1144-1145 from the extended version).

[5] (See Document № 7 from Second Main Directorate contained in the documentary volume State Security – Structure and Main Documents, pages 1140-1144 from the extended version).

was enhanced[6]. Interaction between air transport security services was done bilaterally and multilaterally ***(See Document № 93 of the documentary volume).*** Besides on air terrorism, operational activities on water terrorism were also carried out. In the early 80s were taken and implemented measures to ensure the safety of passenger ships carrying passengers over the Black Sea and Dunabe River. The preventive measures included document and baggage checks, instruction for each position on the ship ***(see Document № 76 of the documentary volume)***, technical means and secret signalization it case of trouble (***See Document № 75, 77 of the documentary volume).***

The first part of the documentary volume contains documents describing the background picture and covering all types of transport. These are reports, operational plans, statements, orders, proposals and information. They give us a perception for the activity of State Security in the structures of transport. Here is published a document about the interaction and cooperation between the transport security services within State Security and the Transport Militia Department within People's Militia Directorate ***(See Document № 19 of the documentary volume).***

The second section contains archival materials related to the development of the security services working on the ground transport (rail and motor). During the first years it was among the important sectors for the implementation of the economic plan. Providing such a structure required knowledge and monitoring of the whole process ***(see Document № 30 of the documentary volume),*** starting from the production and repair of wagons and locomotives and control of landfills they were stored in. There were agents in the stations and trains (infrastructure and rolling stock). The main operational tasks on this line were counterintelligence, combating smuggling ***(See Documents № 37 and № 52 of the extended version)***, tracking of cargos ***(See Document № 39 of the documentary volume)***, and preventing escapes from the country. Information about the political views ***(See Document № 24 of the documentary volume)*** of every worker in the railway system was collected. All accidents and damages were investigated in order to detect diversions. Labor discipline was also monitored, as it provided the qualitative and quantitative indicators of production and distribution of raw materials ***(see Document № 2 of the documentary volume)***. With regards to motor transport, the main lines of work were the different types of subversions (distributing of incriminated literature, involvement in smuggling, tying contacts with enemy emigration, etc.). In performing their duties, the drivers were often involved in activities of foreign services ***(see Document № 22 of the documentary volume).***

The third part of the documentary volume reveals documents related to river and sea transport and its securing. The main activities under that line were: operational monitoring of all meeting places between crews and foreign nationals and those declared traitors to the motherland, the performance of agent's activities with intelligence and counterintelligence purposes ***(see Document № 55 of the documentary volume)***; countering smuggling through disclosure of schemes for illegal currency and commodities trading and hiding places used for those purposes ***(see Document № 49 of the documentary volume)***. Targeted work was carried out under that line by expanding the awareness network and implementing active measures. A system for preventing terrorist attacks (hijacking) through technical support and cooperation between security authorities at national and international level was established ***(see Documents № 71, 75, 76, 77 of the documentary volume).***

---

[6] (See Document № 6 from the documentary volume International Terrorism in the State Security Files, page 400-407).

The last section contains documents relating to air transport and its securing. Its biggest threat was the terrorism in all its forms, but most notably - sabotage and hijacking ***(See Document № 98 of the documentary volume)***. That required a number of legal regulations such as passport control, luggage checks ***(See Document № 157 of the extended version)*** and the establishment of procedures for possession of weapons during the flight. The security of all facilities ***(see Document № 102 of the documentary volume)*** available to the airports, as well their rational use, was inspected. Attention was also drawn to the technical base and its modernization in order to prevent accidents ***(See Document № 161 of the extended version).***

This documentary volume presents the activities of State Security with regards to the transport in People's Republic of Bulgaria. The social, political, ideological and organizational motives of the management and the activities of the various types of transport are shown.

* * *

The selection of documents is carried out on the basis of over 250 archival units. Out of the used funds № 2 of Second Main Directorate within State Security and № 13 of Directorate III (political secret until 1963) were selected 123 documents, as the remaining 49 documents came from Ministry of Interior cases (АКРДОПБГДСБНА – М). The paper version of the volume contains 113 facsimiles of documents, while and the extended one contains 172.

CDDAABCSSISBNA

СПИСЪК НА ДОКУМЕНТИТЕ С АНОТАЦИЯ

1. **Доклад от завеждащ служба „Транспорти“ при Дирекция народна милиция, София, 31 август 1946 г.**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13. оп. 5, а. е. 112, л. 3-9
   Докладът информира за предприетите мерки по изграждането на службата и нейните обекти: жп транспорт в цялата страна, пощи, телеграфи и телефони, автомобилен превоз, водни съобщения, Осветление и трамвайно движение. Най-голямо внимание се обръща на жп транспорта и на ръководителите му по райони, които трябва да изградят мрежи от сътрудници.
2. **Месечен доклад на завеждащ служба „Транспорти“ за януари 1947 г., Русе, 31 януари 1947 г.**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13. оп. 1, а. е. 312, л. 1-2
   В месечния доклад са описани произшествията, липсите и неявяването на работа през месеца. Представена е статистика за работниците и тяхната политическа принадлежност по предприятия.
3. **Отчетен доклад за периода от 1 до 30 април 1947 г., София, май 1947 г.**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 312, л. 11-13
   Отчетният доклад засяга неизправностите в жп депо, Дунавска строителна секция и Българско речно плаване. Анализирани са причините за неявяване на работа в превозната служба. Основни насоки за работа в автотранспорта и състоянието на митницата.
4. **Рапорт от началника на служба „Транспорти“, София, 7 октомври 1947 г.**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 299, л. 6-8
   В рапорта е представен личният състав на служба „Транспорти“ и предложение за неговото разширяване с цел обхващане под контрол на автомобилния и въздушния транспорт.
5. **Доклад, предназначен за инструктивната конференция на ръководителите по областите на служба „Транспорти“ при Държавна сигурност, Б.м., 1946 г.**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 439, л. 1-8
   В инструкцията се очертават основните насоки за работата на службата. Поставят се ясни задачи в рисковите области. Категоризират се видовете нарушения и наказателните мерки за тях. Описана е организацията на служба „Транспорти“ и начина на вербовка на секретните сътрудници. Зададени са превантивните мерки, които служителите трябва да предприемат.
6. **Оперативен план за тримесечието април-юни 1948 г. на служба „Транспорти“ в отделение „Б“, София, 27 март 1948 г.**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 438, л. 1-2
   Определят се като основни задачи на службата през тримесечието: подобрение на ръководството и разширяване на агентурно-осведомителния апарат.
7. **Оперативен план за трето тримесечие 1948 г. на служба „Транспорти“, София, 26 юни 1948 г.**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 438, л. 5-9
   В оперативния план за работа на служба „Транспорти“ се посочват основните задачи и методи за тяхното изпълнение. Описани са отделите и планът за тяхното развитие.
8. **Отчет на оперативен работник за периода юли-септември 1948 г., София, 15 октомври 1948 г.**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 434, л. 1-3, 3 гр.

Отчетът показва оперативната работа, свършена през третото тримесечие на 1948 г., и очертаващите се трудности по изпълнението й.

9. **Заповед на министъра на вътрешните работи на НР България, София, 13 декември 1954 г.**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 1279, л. 7-9
   Заповедта засяга устройството и функциите на Транспортния отдел при III управление и поделенията в окръзите.
10. **Справка относно организацията на агентурно-оперативната работа по транспорта и положителния опит при провеждане на контраразузнавателна работа, Б.д., Б.д.**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 1, а. е. 1345, л. 124-125
   В справката се описва разделението на териториален принцип на железопътния, авто и авио транспорта. Водният е разделен на морски и речен със съответните ръководни поделения – Български морски флот във Варна и Българско речно плаване в Русе.
11. **Предложение относно изменение и допълнение на някои членове от заповед 795, Б.м., 10 май 1956 г.**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 1279, л. 13-15
   В документа се изтъкват затрудненията в практическата работа, породени от заповед №795. Предлага се връщане на транспортните отделения и групите към окръжните отделения в предишния им статут.
12. **Мнение относно предложението на отдел IV, III управление на ДС за изменение на заповед № 795 от зам.-началник на III районен отдел на ДС, Б.м., Б.д.**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 1279, л. 17-22
   В мнението се изтъква негативния резултат от разкъсването на транспортните обекти. Посочват се множество примери за негативното влияние на работата на оперативните работници. Дават се образци за щатна разстановка.
13. **Предложение относно взаимодействието между органите на сигурността на социалистическите страни по водния, жп и авиотранспорт, Б.м., Б.д.**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 1, а. е. 1345, л. 1-7
   В предложението се споменава за благоприятното въздействие на съвместната работа на силите за сигурност. Изброяват се оперативните резултати, постигнати чрез обмен на информация, и се приканва към подобряване на координацията и активизиране на взаимодействието срещу капиталистическото разузнаване.
14. **Предложения относно съвместните усилия на ДС за борба с капиталистическите разузнавания, Б.м., Б.д.**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 1, а. е. 1345, л. 8-14
   Документът е продължение на предложението за взаимодействие на органите на ДС по линия на транспорта. В него са описани конкретни примери за съвместно провеждане на агентурно-оперативни мероприятия в няколко насоки. Съдействие при проверка на лица, заподозрени в шпионаж или друга подривна дейност, при проверка на сигнали, относно подозрителни връзки с лица от капиталистическите страни, при мероприятия за откриване на тайници в международния транспорт и др.
15. **Протокол от съвещанието на представителите на братските служби състояло се от 5 до 7 март 1958 г., Букурещ, 7 март 1958 г.**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 1, а. е. 1343, л. 53-59
   Протоколът дава информация за договореностите, направени по време на съвещанието на органите на ДС на социалистическите държави. Договорките са за обмяна на информация и съвместни действия по линия на транспорта.

16. Справка, относно уреждане на обмен на информация с румънските власти, София, 16 юни 1959 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 1, а. е. 1345, л. 130-131

В справката е отправено запитване към румънската страна за договаряне на сътрудничество. Поставени са въпросите за начина на свързване между двете страни и обмяната на оперативна информация.

17. Перспективен план за предстоящите задачи през третото тримесечие на 1959 г. пред оперативния състав на I районен отдел, София, 8 юли 1959 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 3, а. е. 9, л. 1-3

Поставените задачи в плана се разделят на общи организационни задачи, задачи по агентурата и по оперативния отчет. В тях се уреждат периодичността на отчетите, проверката по агентурния апарат и се дават конкретни насоки за водене на разработките.

18. Справка относно констатираните случаи на трансфер на валута и контрабанда на стоки, София, 18 януари 1964 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 97, л. 6-6гр.

В справката са описани случаите на нелегален пренос на стоки за периода от 1961 до 1963 г. Предлага се подобряване ефективността на работата в борбата с контрабандата.

19. Началниците на Първо и Второ главно управление утвърждават мероприятия по взаимодействието с отдел „Транспортна милиция“, ДНМ, София, 12 февруари 1970 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 3, а. е. 399, л. 6-9

Посочват се общите цели и методите за сътрудничество между органите на ДС и „Транспортна милиция“. Обсъждат се мерки за своевременно информиране за резултатите в дейността им.

20. План на мероприятията, които ще провежда отдел VII в борба с идеологическата диверсия по линия на транспорта, София, 25 март 1970 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 3, а. е. 399, л. 17-18

Във връзка със специфичната материя на транспорта и съобщенията се съставя план за постоянни оперативно-технически мероприятия с цел противодействие на диверсия във всички транспортни направления.

21. Информация за мерките на федералното правителство на Германия относно осуетяване дейността на държавите от СИВ на пазара за товарен превоз в ГФР, Б.м., 11 ноември 1976 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 5, а. е. 2, л. 81-88

Документът е превод от немски език и е изпратен с приложение от седем листа, които описват мерките, предприети от ГФР срещу държавите от СИВ по линия на товарните превози.

22. Информация относно новите тенденции в подривната дейност на турските разузнавателни и контраразузнавателни органи по линия на транспорта, Б.м., 4 май 1979 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 4, а. е. 22, л. 13-24

Документът дава информация за новите активни методи на турските служби по линия на транспорта. В него са описани активни мероприятия, засягащи автомобилния, железопътния и водния транспорт.

23. Предложение за допълнение на инструкцията за работата на Гранично контролните пропускателни пунктове на държавните граници на НРБ (обявена със заповед № I-150 от 10 януари 1969 г.), Б.м., 27 януари 1982 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 5, а. е. 13, л. 23-25

Предложението се базира на практиката на СФРЮ, която прилага известен ограничителен режим по отношение на българските моряци, пребиваващи на тяхна територия. Ограниченията спомагат за улесняване на оперативната работа по линия на контраразузнаването.

24. Доклад от разузнавач № 25641 - служба „Транспорти“, София, 4 октомври 1946 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 13, оп. 1, а. е. 120, л. 14-20

Разузнавачът предоставя детайлна информация за БДЖ през месец септември: справка за работещите и ръководството, саботажите и мерките за тяхното предотвратяване, данни за антиправителствените организации и тяхната агитация, разпределението на работниците според тяхната партийна принадлежност в различните отдели и състоянието на агентурата в предприятието. Изказва своите препоръки от идеологически и материален характер.

25. Месечен доклад на завеждащ служба „Транспорти“ за февруари 1947 г., Русе, 28 февруари 1947 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 13. оп. 1, а. е. 312, л. 4-5

Обръща внимание на: железопътния транспорт и опитите за решаване на проблемите му; агитацията на противниците на Отечествения фронт с техните политически възгледи; разширяването на мрежата от сътрудници.

26. Доклад от началника на служба „Транспорти“ за състоянието на линията Волуяк – Перник, София, 18 октомври 1947 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 13, оп. 1, а. е. 315, л. 28-30

Началникът на службата докладва за проблемите, съпътстващи изграждането на линията, и причините за възникването им.

27. Транспортът и значението му, Б.м., Б.д.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 13, оп. 1, а. е. 439, л. 9-13

В документа е посочено значението на ж.п. транспорта. В него е описана цялата железопътна мрежа с всички съоръжения към нея. Определена е ролята на служба „Транспорти“ и е дадена насока за работата по основните проблеми в сектора.

28. Отчет за тримесечието от 1. VII – 30. IX. 1948 г. на оперативен работник в служба „Транспорт“ при отделение „Б“, София, 15, октомври 1948 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 13, оп. 1, а. е. 434, л. 1-3, 3 гр.

Основните дейности, подлежащи на отчет са: агентурното обслужване на дадения обект, воденето на отчетно-наблюдателни дела, разработките и състоянието на производството в сектора.

29. Справка относно вражеската дейност на капиталистическите разузнавания и тяхната агентура, използваща железопътните линии на НР България, Б.м., Б.д.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1345, л. 103-107

В справката се изброяват видовете нелегални дейности, извършвани от чужди граждани, пресечени от службите за сигурност. С цел подобряване на работата се правят предложения за координация между разузнаванията на социалистическите страни.

30. Заповед на зам.-министъра на вътрешните работи до окръжните управления на МВР, София, юни 1959 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 13, оп. 1, а. е. 1279, л. 3-6

Заповедта е за провеждане на съвещание относно проблемите на агентурно-оперативната работа по железопътния транспорт. Към нея е приложен обзор относно проблематиката на предстоящото събиране. Във втория документ са подчертани целите и задачите, които стоят пред органите на ДС.

31. Справка относно оперативната обстановка в железопътните обекти на територията на София, София, 26 юни 1961 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 25, л. 6-11
В справката се дава информация по двете най-често срещани форми на вражеска дейност по линия на жп транспорта: слушането и разпространението на информация от забранените радиостанции и действието на югославското разузнаване в НРБ.

32. Отчет относно състоянието на агентурно-оперативната работа по линия на железопътния транспорт в I-во районно отделение за 1963 г.,София, 3 януари 1963 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 66, л. 1-7
Констатира се модернизацията на жп транспорта, чрез въвеждането на електрическа и дизелова тяга. В състоянието на работата се отбелязват водените разработки и напредъка по тях. Отчетът завършва с описание на метода на работа.

33. Предложение относно преминаване на линеен принцип на агентурно-оперативното обслужване на жп транспорта, София, 20 май 1965 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 125, л. 6-9
Предложението възниква с цел всеобхватност на агентурната работа и по-добра връзка между оперативните работници.

34. Справка относно състоянието на работата с агентурния апарат по линия на жп транспорта – I отделение, VII отдел, Б.м., 20 октомври 1966 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 160, л. 11-15
В справката се изброяват обслужваните обекти, броя на разработките в тях и установения вражески контингент. Дава се информация за наличните агенти с техния произход, възраст, образование и владеене на чужди езици. В края на справката се дават конкретни задачи при използването на агентите.

35. План на Отделение IV, Отдел VII, Управление II КДС за времето от 1 юли 1969 до 31 декември 1969 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 361, л. 35-39
В плана се поставят основните задачи, по които ще се работи през втората половина на 1969 г. Задачите включват: пълно наблюдение на контингента, проверка на агентурния апарат, проучване на всички подадени сигнали; обезпечаване на чужди разузнавания, контрол на вражески прояви при провеждане на войскови занятия.

36. Доклад относно задачите и обслужването на обекти от I-во районно отделение на отдел VII, II управление на ДС за 1968 и 1969 г., София, Б.д.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 361, л. 52-56
В доклада са изброени задачите пред Първо районно отделение и обектите, които обслужва. Представя се дейността му във връзка с излизането на наши граждани в капиталистически страни и идването на техни граждани до наши обекти.

37. Справка относно подходящи места за устройване на тайници в пътническите влакове, София, 24 февруари 1970 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 399, л. 10-13
В справката са изброени подходящите места за укриване на валута, пропагандни материали, оръжия и контрабандни стоки. Тези места са групирани в различни части на влака - купе, коридор и тоалетна.

38. Справка относно проведената профилактика през 1968/69 г. от I районно отделение на VII отдел, II главно управление ДС, София, 16 март 1970 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 361, л. 88-92

В справката са включени методите за профилактика, използвани през отчетния период. Основните мероприятия, извършени през 1968/69 г. са осведомителните действия на секретните сътрудници, провеждане на официални беседи, системни проверки, разговори с отделни граждани, изземане на пропагандна литература и др.

39. Сведение за превоз на взривни материали през територията на НРБ за Турция, Калотина, 24 септември 1986 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 922, т. 1, л. 35

Сведението съобщава за натоварени взривни вещества в омнибусен вагон, поставени под слаб надзор. Материалите не са били предназначени за България, но съществува възможност да се разтоварят на територията ѝ.

40. Доклад на завеждащ служба „Транспорти“ в Софийска област, София, 20 април 1947 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 313, л. 1-4

Обобщава се наблюдението на автомобилния и релсовия транспорт през април 1947 г. като се обръща внимание на саботажите, агитациите и трудовата дисциплина.

41. Отчет за агентурно-оперативната работа на отдел III по линия на автотранспорта, Сталин[1], 30 юни 1955 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 3, л. 84-88

В отчета са изброени различните видове вредителства с проведените разследвания по тях. Представен е списък с агентурния апарат и са дадени препоръки за подобряване на работата му.

42. Справка относно състоянието на работата по международния автомобилен транспорт в Бургаски окръг през 1970 г., Б.м., 7 септември 1970 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 407, л. 1-7

Справката дава информация за броя на колите и личния състав на международния автотранспорт и за агентурната мрежа, която ги обслужва. Определя се вражеският контингент и мерките, предприети срещу него. Справката завършва с предложение за подобряване на работата чрез съвместни действия на ДС и КПП.

43. Доклад за състоянието на оперативната работа по линия на транспорта в Софийско градско управление МВР, София, 6 октомври 1970 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 407, л. 33-37

В доклада са очертани основните проблеми на автомобилния транспорт в столицата. Дава сведения за извършената оперативна работа по тази линия и посочва местата, в които тя е незадоволителна.

44. Справка относно работата на органите на ДС по линия на транспорта и съобщенията през 1979 г., Б.м., 28 декември 1979 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 34, л. 1-7

Справката обосновава значението на транспорта и съобщенията с интереса на чужди служби към тях. Основната контраразузнавателна работа, свършена през засегнатия период, е описана като недостатъчна и слаба.

45. Аналитична справка относно промените в оперативната обстановка и наблюдението на Европейската авторелация, Б.м., 18 декември 1980 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 4, а. е. 66, л. 131-136

Справката показва начините за осъществяване на контакт между шофьорските екипажи и вражеската емиграция. Разкриват се местата където се раздават идеологическа литература и контрабандни стоки и са направени съответните оценки и изводи.

---

[1] Между 20 декември 1949 г. и 20 октомври 1956 г. Варна носи името Сталин, на името на Йосиф Сталин.

46. Аналитична справка относно промените в оперативната обстановка и наблюдението на Азиатската авторелация, Б.м., 20 декември 1980 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 4, а. е. 66, л. 137-141
В аналитичната справка има данни за лицата, влизащи в контакт с шофьорите по направление Турция и за събираната от тях информация. Посочват се локациите, на които се осъществяват нерегламентирани контакти.

47. Предложение относно съвместна работа на органите ДС с румънските, унгарските и чехословашките им колеги по линия на Дунавското корабоплаване, София, 10 юни 1955 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1343, л. 7-8
В предложението се представя нуждата от съвместна работа на службите за сигурност поради засиления интерес на вражеското разузнаване към Дунавската линия.

48. Годишен отчет за агентурно-оперативната работа по Корабостроителния и кораборемонтен завод „Г. Димитров“ и сух док, Сталин, 30 юли 1955 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 3, л. 77-83
Годишният отчет е разделен на четири основни части. В първата част е определена оперативната обстановка в обслужваното предприятие и дейността на вражеския контингент. На второ място е сложен оперативният отчет и реализациите. След това е оценено ръководството и състоянието на агентурно-информационния апарат. Накрая е направена равносметка на стила и методите на работа през изминалата година.

49. Справка относно контрабандата на стоки и валута, извършвана чрез екипажите на БРП, Б.м., 1955 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 13, оп. 1, а. е. 1282, л. 1-4
В справката е обяснена схемата, по която действат контрабандистите, работещи на корабите на БРП.

50. Въпроси за съвместно обсъждане на съвещание, Б.м., 1956 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1343, л. 81-83
Въпроси към КГБ за съвместно обсъждане, засягащи работата на ДС по водния транспорт. Повдигат се теми като: документооборот, координация между различни служби и други теми, засягащи капиталистическите кораби и техните екипажи.

51. Справка относно досегашната съгласуваност между социалистическите страни по линия на транспорта, Б.м., 1957 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1345, л. 88-95
Справката показва резултати от съвместната работа на страните от източния блок, придружени с предложения за сътрудничество.

52. Докладна записка относно превоза на стоки между България и Турция, София, 5 септември 1957 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 806, л. 1-2
Записката информира за прихванат доклад, изпратен от турското консулство до тяхното правителството, съдържащ данни за неизгодни сделки спрямо турските водни превозвачи.

53. Справка относно вражеската дейност на капиталистически разузнавания по линията на българските кораби по р. Дунав, Б.м., 1957 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1345, л. 108-111
Справката разкрива системата от секретни сътрудници на капиталистическите разузнавания и техния начин на действие спрямо екипажите на БРП с предложения за подобряване на контраразузнавателната работа.

54. План-проект относно конкретни мероприятия за взаимодействие между органите на ДС от социалистическите страни, Б.м., 1957 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1345, л. 116-121
В плана са заложени конкретните действия, които трябва да се предприемат срещу вече установените капиталистически сътрудници.

55. Справка за вражеската дейност на империалистическите разузнавания срещу екипажите на Български морски флот, София, 12.01.1958 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1345, л. 96-99
Справката показва локациите и методите на вербовка от страна на капиталистическите разузнавания на български моряци по време на престоя им зад граница.

56. Справка за оперативната обстановка по параходните съобщения в района на Будапеща, Унгария, 1 април 1958 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1346, л. 113-120
Справката от органите на ДС включва събраната и обработена информация по линия на капиталистическото разузнаване и работата му в направление Унгария.

57. Информация за координацията между органите за сигурност на социалистическите страни на съвещание в Букурещ, София, 12 юли 1958 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1351, л. 93-94
Документът дава информация за взетите решения на съвещание в Букурещ, състояло се на 5 юни 1958 г., и предприетите мерки по тях.

58. Справка за съвместните мероприятия по изучаването на обстановката на капиталистическите страни, Б.м., септември 1959 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1343, л. 97-100
Справката е превод от руски и дава насоки за бъдещи съвместни операции и разработки в международни пристанища.

59. Справка за мероприятията съгласувани с III-то управление на МВР на НРБ, Б.м., 15 септември 1959 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1343, л. 89-92
Справката е превод от руски език и дава информация за резултатите от вече извършените мероприятия по сигнали на ДС.

60. Протокол за срещата между ДС на НРБ и КГБ на СССР по линия на водния транспорт, Варна, 20 септември 1959 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1343, л. 84-88
В протокола са изброени участниците в срещата от двете страни. Споменати са въпросите и документите, които са разглеждани и разменени между двете страни.

61. Справка с предложения за съвместни мероприятия по р. Дунав, Б.м., 1959 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1343, л. 93-96
Справката е превод от руски език и съдържа предложения за съвместна работа на ДС и КГБ по контраразузнавателна линия по речния транспорт с акцент върху незаконния трафик на стоки.

62. Справка относно агентурно-оперативната работа на корабите по БМФ и БРП, Б.м., Б.д.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1343, л. 66-75
Справката съдържа подробен отчет за българските речни и морски кораби. Включени са агентурния апарат на тях, оперативното състояние на пристанищата и конкретните задачи, които предстоят по направлението.

63. План за агентурно-оперативни мероприятия на отдел „Чужденци“ по линия на водния транспорт, Бургас, 4 февруари 1964 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 92, л. 1-5гр

В плана са заложени мероприятия по придобиване на нова агентура и техническо осигуряване в случаите, когато тя не е възможна. Планира се инструктаж и уеднаквяване на отчетите и координация на КПП.

64. Справка с въпроси за обсъждане със съветските другари по линия на водния транспорт, Б.м., 1 юни 1964 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 109, л. 1-6

Справката е разделена на три основни части. В първата си част съдържа въпроси към структурите на КГБ с цел обмяна на опит. В следващата се очертава съвместната работа на българските и съветските служби. В третата се дават предложения за подобряване на взаимодействието между тях.

65. Справка за признаци, разкриващи престъпна дейност на империалистическите разузнавания на чуждестранните кораби, Б.м., 11 декември 1964 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 2, л. 1-14

Справката е превод от руски език и дава указания за действия на контраразузнаването по линия на морския транспорт. Описани са признаците за разкриване на агент на чуждо разузнаване.

66. Инструкция относно агентурно-оперативната работа по водния транспорт, София, 9 юли 1968 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 290, л. 1-12

Инструкцията указва начина на работа по външните и вътрешни оперативни мероприятия. Засяга се контраразузнавателната дейност по линия на капиталистическите кораби и агентурното обслужване на българския морски и речен търговски флот.

67. Мнение за взаимодействието между органите на ДС и КГБ по линия на водния транспорт, София, 16 август 1971 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 5, л. 7

Мнение, дадено от началника на ВГУ, относно срещите между ръководствата на КГБ в Одеса и Окръжно управление на МВР във Варна. То засяга слабостите на контраразузнавателната работа по корабите от българска страна.

68. Мнение относно разрешаването на моряци от капиталистическите страни да ползват коли под наем и да напускат самостоятелно района на пристанищния град, Б.м., Б.д.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 5, л. 13-14

Мнението на заместник-началника на поделение към XI отдел на ДС относно използването на автомобили под наем от чужди моряци е базирано на световната практика в тази област. Той се изказва против напускането на пристанищния град от екипажите на корабите от вражески страни.

69. Мнение относно, информацията за контрабандна дейност на българските моряци, Б.м., 26 септември 1973 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 5, л. 2-3

Информацията посочва причините за нарасналата контрабандна дейност чрез водният транспорт. Като основна причина за нелегалния трафик на стоки е изтъкната липсата на подготвени кадри. В мнението се отправят предложения за преодоляването ѝ.

70. Заповед за участие на екипажите от пътническите кораби „Метеор“ и „Ракета“ и пристанищните служби в мероприятия под кодовото име „Ураган“, Русе, март 1981 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 7-8

Наредено е на капитаните и механиците на споменатите типове кораби да се явят в „Поверителна служба“, за да се запознаят с инструкциите за действие.

71. Инструкции за организиране на противодействието на отвличане на пътнически кораби, плаващи по р. Дунав, Варна, март 1981 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 3-6
Инструкциите описват задълженията на капитаните преди и по време на плаването; начинът на противодействие при завладяване на кораб от похитители; задълженията на речните пристанища при получаване на сигнал и организацията на охраната в пристанищата Русе, Свищов и Видин.

72. План за агентурно-оперативни и физически мероприятия и организация на работата на МВР-ГКПП Видин против завладяването и отвличането на плавателни съдове, Видин, 7 май 1981 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 18-22
Чрез този план се взимат мерки за противодействие на терористични актове като отвличане на кораби, принадлежащи на БРП. В него са включени мерки, отнасящи до паспортната проверка, техническото оборудване на корабите, обучението на специални групи за противодействие и внедряване на агентурна мрежа.

73. Запитване по предложението от посланика на НРБ в Нигерия за предоставяне на оръжие на българските кораби, посещаващи страната, с цел самоотбрана срещу пиратски действия, Б.м., 1 ноември 1983 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 42-43
Засяга въпроси относно целесъобразността на предоставяне на оръжие; регламентиране на съхранението и ползването му, международните аспекти и евентуалните последици от подобен акт.

74. Отговор във връзка със запитването за предоставяне на оръжие на екипажите на българските кораби пътуващи през акваторията на Нигерия, София, 15 ноември 1983 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 38-39
В отговора се заявява, че искането е нецелесъобразно и се изброяват причините за това. Някои от изброените причини засягат моралната неустойчивост на членовете на екипажа, проблеми при зачисляването и съхранението на оръжието и усложнената международна обстановка.

75. Указание до свръзките за предотвратяване на диверсии и опити за отвличане на кораби, Варна, 18 април 1985 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 62-63
В указанията са включени честотите и каналите за свръзка при похищение на кораб, заедно с кодови думи и начина на тяхната употреба.

76. Инструкция за действие на екипажите от пътническите кораби на параходството и Български морски флот за предотвратяване на диверсии и опит за отвличане, Варна, 23 април 1985 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 58-61
В инструкцията са включени общите, както и специфичните условия за действия в случаи на диверсии и отвличане за различните членове на екипажа.

77. Таблица за условните сигнали при опит за отвличане на кораб, Б.м., 23 април 1985 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 64
Таблицата съдържа секретните сигнали, които трябва да се подадат в състояние на опасност и тяхното значение.

78. Инструкция за дейността на оперативния дежурен в параходството и „Български морски флот“ при диверсия, нападение и отвличане на кораб, Варна, 24 април 1985 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 55-57

Инструкцията служи за ръководене, организиране и ликвидиране на последствията след получаване на съответен сигнал при опит за отвличане или увреждане на кораб от БМФ.

79. Докладна записка относно проблемите по безопасността на пасажерските кораби в Черно море, Б.м., 15 май 1985 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 50-54
В докладната записка се оповестяват взетите мерки и съществуващите проблеми по осигуряване на безопасността при извършване на терористични актове и отвличания на пасажерски плавателни съдове.

80. Справка относно резултатите от извършената проверка на пропускателния режим, въведен на корабите тип „Метеор“, Б.м., 6 юни 1985 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 65-66
Справката констатира нарушенията, открити от проверката на пропускателния режим. В нея се отправят предложения за разглеждане на този въпрос от по-горна инстанция.

81. Задание към инспектора в управление Научно-техническо разузнаване към Първо главно управление ДС, София, 23 септември 1986 г.
Р, неарх. ЛД № 17798, л. 10-15
Заданието е във връзка с преодоляване на ограниченията за трансфер на технологии, внос на ембаргово оборудване и военна техника в социалистическите страни.

82. Справка относно агентирането на български кораби и транспортиране на товари в Турция, Варна, 2 март 1987 г.
Р, неарх. ЛД № 17798, л. 28-30
Справката дава данни за двете основни фирми, с които работи БМФ и тяхното ръководство. Описан е начинът за транзитиране на товари през турските пристанища.

83. Справка относно използване на пристанище Лимасол за транзитиране на ембаргови стоки, Варна, 2 март 1987 г.
Р, неарх. ЛД № 17798, л. 22-25
Справката обобщава сведенията за пристанището и морското законодателство. Дават се данни за агенцията на Български морски флот в Лимасол и се описва схемата за прекарване на ембаргови товари чрез контейнери.

84. Предложение за откриване на литерно дело по линия на транспортни канали за внос на ембаргово оборудване, Варна, 4 март 1987 г.
Р, неарх. ЛД № 17798, л. 8-8 гр.
Във връзка с поставена задача за изучаване и използване на възможностите на българското корабоплаване за създаване на канали за внос на ембаргово оборудване и образци на военна техника, се предлага откриване на литерно дело.

85. Справка относно транспортиране на ембаргови товари от Далечния изток с български кораби, Варна, 13 март 1987 г.
Р, неарх. ЛД № 17798, л. 34-36
В справката са указани възможните схеми за превоз на ембаргов товар от Далечния Изток. Описани са участниците и евентуалната легендировка в мероприятието.

86. Доклад на инспектор от служба „Транспорти“, София, 11 септември 1947 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 318, л. 1-3
Съдържа информация за агентурната мрежа, състоянието и организацията на работата на летището в Бургас.

87. Доклад на оперативен работник за състоянието на аеротранспорта от 1 май до 15 декември 1948, Варна, 25 декември 1948 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 436, л. 1-3
Дава сведения за извършената работа по обслужване и охрана на летището във Варна. Показва състоянието на агентурния апарат и проблемите, свързани с естеството на работата.

88. Справка относно агентурната работа в аерогара и бюро „ТАБСО“ гр. Горна Оряховица, Б.м., Б.д.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 3, а.е. 2, л. 34
Справката дава информация за началника на „ТАБСО“, броя на работещите и на агентурата в обекта.

89. Сведение за състоянието на аерогара Г. Оряховица през изминалата година, Търново, 30 юли 1955 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 3, а.е. 3, л. 12
Сведението засяга броя на работещите и тяхната партийна принадлежност, получените сигнали и мерките, взети по тях.

90. Отчет за агентурно-оперативната работа на трето отделение по линия на Авиотранспорта за 1955 г., Сталин, 31 юли 1955 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 3, а.е. 3, л. 99
Отчетът очертава дейността по проверяването на пътниците, пътуващи със самолетите на „ТАБСО“

91. Справка относно вражеската дейност на капиталистическите разузнавания и емигрантските центрове против Българско въздухоплаване и ТАБСО, София, 11 януари 1958 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 3, а. е. 1345, л. 100-102
В справката се оповестяват срещи на лица, работещи в авиотранспорта, с чужди граждани и невъзвращенци. Предлагат се мерки за сътрудничество с другите народнодемократични страни за затягане на контрола по въздушните линии.

92. Рапорт до началника на IV отдел, III управление, Б.м., 12 май 1961 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 1, л. 25-26
В рапорта се предлага засилване на охраната по летищата с цел противодействие на евентуални опити за саботаж във връзка с посрещането на самолети, изнасящи бързоразваляща се селскостопанска продукция.

93. Рапорт относно опит за отвличане на самолет в Чехословакия и предложение за вземане на превантивни мерки у нас, София, 20 ноември 1961 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 1, л. 21-22
Във връзка с получената информация за опит за отвличане на самолет с цел бягство от страната, се прави предложение за доуточняване на случая с чехословашките служи и изготвяне на пакет от превантивни мерки.

94. Докладна записка относно станалата катастрофа на 4 юни 1962 г. от самолет на „Аерофлот“, ТУ-104-В, на връх Мургаш, Б.м., юни 1962 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 4, ч. 2 л. 8-14
В докладната записка се проследява хронологията на събитията, от кацането на самолета в аерогара Враждебна, до самата катастрофа. В нея са посочени причините за катастрофата, установени чрез разследване. Дават се и предписания за превантивни мерки срещу авиокатастрофи.

95. Проекто-разстановка на охраната на аерогарите в София, Варна и Бургас, Б.м., 24 януари 1963 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 1, л. 59-59 гр.
Примерният състав на охраната на главните летища е изготвен и е съгласуван с отдел „Охранителен“ при ДНМ.

96. Справка относно катастрофа на самолет ЛЗ-НН-103 от селскостопанската авиация на 20 април 1963 г. в местността „Барбаращица“ край село Заножене, Б.м., 27 април 1963 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 4, ч. 2, л. 16-19
Справката съдържа информация за екипажа на самолета и за хронологията на събитията, довели до катастрофата. Включена е оценката на комисията, направила експертиза па случая.

97. Постановление относно откриване на литерно дело на Управление Български граждански въздушен транспорт – ТАБСО, София, 17 януари 1964 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 1, л. 1-2
В постановлението са посочени причините за откриването на литерно дело: специфичност на транспорта, изразена в скъпо струваща и сложна за използване материална база; огромно значение на летищата във военно време; интерес на чужди разузнавателни служби към българското въздухоплаване.

98. Справка относно младежи от гр. Варна, които замислят бягство със самолет зад граница в посока Турция. Б.м., 19 май 1965 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 1, л. 65-67
В агентурно донесение се споменава за група младежи от град Варна, които са заявили намерение да се снабдят с оръжие и да отвлекат самолет, убивайки пилотите.

99. Агентурно сведение за неуредици в организацията на работата на ТАБСО и слабости на графика за летене, Б.м., 17 юни 1965 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 1, л. 83-84
В документа е разгледан интензитета, с който се използват „ИЛ-18“ в България и е сравнен с интензитета в СССР и западните страни. От това е направено заключение за нецелесъобразното експлоатиране на българските самолети и са дадени примерни насоки за работа, с цел подобряване на полезността им.

100. Агентурно сведение за провеждането на заседание по въпросите на авиотранспорта, Б.м., 22 януари 1966 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 1, л. 85-87
Основните точки засегнати на събранието се отнасят до стандартизацията на горивата, техническите документи и ресурси, тяхното обновяване и обмена на информация относно дефектите и тяхното отстраняване.

101. Предложение относно командироване на оперативен работник зад граница, София, 19 октомври 1967 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 4, ч. 2, л. 51-52
Предложението е направено по повод на две катастрофи, станали със селскостопанска авиация, управлявана от български летци в Република Судан. Командировката е с цел установяване на причините за катастрофите по агентурен път.

102. Рапорт за извършена проверка във връзка с охраната на самолетите на селскостопанската авиация г. Горна Оряховица, Велико Търново, 28 май 1974 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 106, т. 1, (Вт), л. 163-167
Рапортът представя резултати от направени проверки по охраната на самолети на селскостопанската авиация. След констатираните грешки и пропуски се дават предложения за оперативни мероприятия, които ще затегнат мерките за сигурност.

103. Писмо от началника на отдел XI, ВГУ – ДС до началника на окръжно отделение на ДС г. Велико Търново, София, 21 февруари 1975 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 106, т. 1, (Вт), л. 170
Писмото се отнася до информация, дадена от руска страна за готвени терористични актове. Съдържа препоръка за стриктен контрол при проверка на багажите.

104. Писмо до началника на окръжно управление на МВР г. Велико Търново от зам.-началник на ВГУ-ДС, София, 25 март 1982 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 106, т. 2, (Вт), л. 3-5
Писмото е по повод получена информация, че похитен самолет на чужда авиокомпания може да се насочи към Великотърновски окръг като се уточняват методите на действие при такива ситуации.

105. Рапорт за извършена проверка по организацията и състоянието на физическата охрана на площадките на Селскостопанска авиация, Велико Търново, 22 ноември 1983 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 106, т. 2, (Вт), л. 14-15
В рапорта са изтъкнати нарушенията, констатирани по време на проверката и мерките, които трябва да се вземат за отстраняването им.

106. Рапорт относно опит за взривяване на представителството на СО БГА „Балкан“ в Амстердам – Холандия, Б.м., 24 април 1985 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 4, ч. 1, л. 8-11
Рапортът съобщава за неуспешен опит за бомбен атентат срещу БГА „Балкан“ и предлага редица мерки с цел превенция на други подобни деяния.

107. Писмо, съдържащо инструкция за начина на действие при бомбена заплаха в самолет, София, 3 юли 1985 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 3, ч. 1, л. 17-19
Инструкциите, дадени в писмото уреждат методите на действие на летищните служби при сигнал за бомба на борда на самолет.

108. Предложение до главния директор на СО БГА относно подобряване на охраната на летище – Варна, Б.м., Б.д.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 922, т. 2, л. 80-83
В предложението се изтъква голямата площ и натовареност на летището. С оглед на тези две причини се иска допълнителен щат за охраната му и допълнително техническо оборудване.

109. Докладна записка за усъвършенстване на работата по проверка на лицата, включени в забранените списъци за пътуване по вътрешни въздушни линии, Б.м., 3 януари 1986 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 922, т. 1, л. 3-4
В докладната записка се прави предложение имената на лицата от списъците да минават през 12-ти отдел на ВГУ.

110. Информация за слабости в пропускателния режим на международните летища, използвани от терористи, Б.м., 6 август 1986 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 922, т. 1, л. 73-74
В информацията се съобщава най-честият начин за преодоляване на мерките за сигурност, които паспортния контрол трябва да осигурява.

111. Справка относно възможността за използване на радиоуправляеми модели за терористична дейност, София, 15 август 1986 г.
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 922, т. 1, л. 36-37
В справката са изброени видовете радиоуправляеми авиомодели с техните специфики като: тегло, вместимост, начин на задвижване, начин и радиус на управление, скорост и други.

112. Информационно съобщение относно използване полетите на БГА „Балкан“ от ирански граждани за емиграция в Западна Европа, София, 23 февруари 1987 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 4, ч. 1, л. 59-61

Информацията е за организирана група иранци унищожили документите си по време на полет до Копенхаген, с цел придобиване статут на бежанци и взетите мерки за противодействие на тази практика.

113. Предложение относно прекратяване на Литерно дело 2335, Г. Оряховица, 2 януари 1991 г.

АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 106, т. 1, (Вт), л. 1-2

Предложението е за прекратяване на Литерното дело на БГА „Балкан“ поради преминаването му във фирмена структура и изменената международна обстановка.

LIST OF THE DOCUMENTS WITH ANNOTATION

1. **Report from the Head of Transport Service within People's Militia Directorate, Sofia, 31 August 1946**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13. оп. 5, а. е. 112, л. 3-9
   The report provides information about the measures taken on the establishment of the service and it sites: Railway transport across the country, postal offices, telegraphs and telephones, motor transport, water communications, lighting and tramway traffic. The biggest attention is paid to the railway transport and its heads by regions, who had to build networks of collaborators.
2. **Monthly report from the Head of Transport Service for January 1947, Ruse, 31 January 1947**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13. оп. 1, а. е. 312, л. 1-2
   The monthly report describes the accidents, shortages and the failure of work during the month. Is provides statistics about workers and their political affiliation by enterprises.
3. **Summary report for the period 1 - 30 April 1947, Sofia, May 1947**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 312, л. 11-13
   The summary report covers the failures in the railway depot, Danube Building Section and Bulgarian River Shipping. The reasons for absence from work in the transport service are analyzed. Contains general guidelines to work in the motor transport and the state of the customs.
4. **Reports by the Head of Transport Service, Sofia, 7 October 1947**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 299, л. 6-8
   The report presents the number of personnel of the Transport Service and a proposal for increasing it in order to cover under the control the motor and air transport.
5. **Report intended for the guidance conference of the heads in the Transport Service within State Security, [No place], 1946**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 439, л. 1-8
   The instruction outlines the main guidelines of operation of the service. Clear tasks in the risk areas are placed. The types of offenses and the penalties for them are categorized. It describes the organization of the Transport Service and the manner of recruitment of secret collaborators. The preventive measures to be taken by the employees are set.
6. **Operational Plan for the quarter April - June 1948 of the Transport Service within Division B, Sofia, 27 March 1948**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 438, л. 1-2
   The main tasks of the service during the quarter are defined: improvement of the management and expansion of the agents' informative apparatus.
7. **Operational Plan for the third quarter of 1948 of the Transport Service, Sofia, 26 June 1948**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 438, л. 5-9
   The Operational Plan of the Transport Service identifies key tasks and methods for their implementation. The different departments and plan for their development are described.
8. **Statement from an operative worker for the period July - September 1948, Sofia, 15 October 1948**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 434, л. 1-3, 3 гр.
   The report shows the operational work carried out in the third quarter of 1948 and the emerging difficulties in its implementation.

9. **Order of the Minister of Interior of the People's Republic of Bulgaria, Sofia, 13 December 1954**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 1279, л. 7-9
   The order covers the structure and functions of the Transport Department within Directorate III and the divisions in the districts.
10. **Report on the organization of agents and operative work on transport and good practices in conducting counterintelligence work [No place], [No date]**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 1, а. е. 1345, л. 124-125
   The report describes the territorial division of the rail, motor and air transport. The water transport is divided into sea and river with the relevant managerial offices - Bulgarian Maritime Fleet in Varna and the Bulgarian River Shipping in Ruse.
11. **Proposal on amendment and supplement of some articles of Order № 795, [No place], 10 May 1956**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 1279, л. 13-15
   The document highlights the difficulties in the practical work arising from Order № 795. It proposes to switch the transport departments and groups to the regional divisions to their previous state.
12. **Opinion on the proposal of the Head of Department IV, Directorate III within State Security for amending Order № 795 of the Deputy Head of District Department III of State Security, [No place], [No date]**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 1279, л. 17-22
   The opinion highlights the negative result of the separation of the transport objects. It indicates many examples of the negative impact on the work of the operatives. Gives patterns of staff disposition.
13. **Proposal regarding the interaction between the security forces of the socialist countries in the water, railway and air transport, [No place], [No date]**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 1, а. е. 1345, л. 1-7
   The proposal mentions the beneficial effects of the joint work of the security forces. It specifies the operating results achieved through the exchange of information and calls for improved coordination and activation of interaction against capitalist intelligence.
14. **Proposals on the joint efforts of State Security to combat capitalist intelligence, [No place], [No date]**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 1, а. е. 1345, л. 8-14
   The document is a continuation of the proposal for interaction of the State Security bodies with regards to the transport. It describes specific examples of joint conduct of intelligence and operational activities under several directions. Assistance in checking individuals suspected of espionage or other subversion, checking the signals of suspicious connections with people from capitalist countries, measures to detect secret compartments in international transport and others.
15. **Minutes of the meeting of the representatives of the fraternal services held from 5 to 7 March 1958 Bucharest, 7 March 1958**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 1, а. е. 1343, л. 53-59
   The minutes provide information on the arrangements made during the meeting of the State Security authorities of the socialist countries. The agreements cover the exchange of information and joint actions with regards to the transport topic.
16. **Information concerning the settlement of the exchange of information with the Romanian authorities, Sofia, 16 June 1959**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 1, а. е. 1345, л. 130-131
17. **Perspective plan for the upcoming tasks in the third quarter of 1959 ahead of the operational staff of Regional Department I, Sofia, 8 July 1959**
   АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 3, а. е. 9, л. 1-3

The tasks in the plan are divided into general organizational tasks, by agents and by operational report. They regulate the frequency of reports, verification by agents and provide specific guidelines for conducting the developments.

18. **Report on the instances of transfer of currency and smuggling of goods, Sofia, 18 January 1964**
    АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 97, л. 6-6гр.
    The report describes cases of illegal transfer of goods for the period 1961 – 1963. Proposes to improve the efficiency of the fight against smuggling.
19. **The heads of First and Second Main Directorates approve cooperation activities with the Transport Militia Department, People's Militia Directorate, Sofia, 12 February 1970**
    АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 3, а. е. 399, л. 6-9
    Identifies the common goals and methods of cooperation between State Security authorities and the Transport Militia Department. Measures to announce the results of their activity are discussed.
20. **Plan of activities to be carried out by Department VII with regards to fighting the ideological diversion under the transport line, Sofia, 25 March 1970**
    АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 3, а. е. 399, л. 17-18
    In relation to the specific matter of transport and communications, a plan for permanent operational and technical measures to fight diversion in all types of transport is drafted.
21. **Report on the measures of the Federal Government of Germany on thwarting the activities of the countries of the Comecon on the freight market transport in German Federal Republic, [No place], 11 November 1976**
    АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 5, а. е. 2, л. 81-88
    The document constitutes a translation from German and contains seven sheets describing the measures taken by the Federal Republic of Germany against Comecon countries under the freight transport.
22. **Report on the new trends in the subversion of the Turkish intelligence and counter-intelligence authorities with regards to transport, [No place], 4 May 1979**
    АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 4, а. е. 22, л. 13-24
    The document provides information on the new active methods of the Turkish authorities with regards to the transport. It describes active measures affecting the motor, rail and water transport.
23. **Proposal to supplement the instructions for the operation of the border checkpoints of the People's Republic of Bulgaria (declared by Order № I-150 of 10 January 1969), [No place], 27 January 1982**
    АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 5, а. е. 13, л. 23-25
    The proposal is based on the practice of Yugoslavia, which applied a known restrictive regime for Bulgarian sailors residing in their territory. Restrictions help to facilitate operational work under the counterintelligence.
24. **Report from intelligence officer № 25641 – Transport Service, Sofia, 4 October 1946**
    АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 13, оп. 1, а. е. 120, л. 14-20
    The intelligence officer provides detailed information about the Bulgarian State Railways in September: information about employees and management, sabotage and measures for its prevention, information about anti-government organizations and their agitation, the distribution of workers according to their party affiliation in various departments and the state of the agents in the enterprise. The intelligence officer specifies its recommendations of ideological and material nature.
25. **Monthly report of the Head of Transport Service for February 1947, Ruse, 28 February 1947**

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 13. оп. 1, а. е. 312, л. 4-5
Pays attention to: the railway transport and attempts to solve its problems; agitation of the Fatherland Front's opposition with their political views; expansion of the network of collaborators.

26. **Report of the Head of the Transport Service on the state of the Voluyak line - Pernik, Sofia, 18 October 1947**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 13, оп. 1, а. е. 315, л. 28-30
Head of the Transport Service provides information about the problems related to the construction of the line and the reasons for their occurrence.

27. **Transport and its importance, [No place], [No date]**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 13, оп. 1, а. е. 439, л. 9-13
The document outlines the importance of the railway transport. It describes the entire railway network with all related facilities. Specifies the role of the Transport Service and gives guideline for the work on the main problems in the sector.

28. **Report for quarter 1 July – 30 September 1948 of operative worker from the Transport Service within Division B, Sofia, 15 October 1948**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 13, оп. 1, а. е. 434, л. 1-3, 3 гр.
The main activities subject to reporting are: agents' servicing of the object, keeping the reporting and observation cases, developments and production conditions in the sector.

29. **Report on enemy's activity of the capitalist intelligence services and their agents using the railways of the Republic of Bulgaria, [No place], [No date]**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1345, л. 103-107
The report lists the types of illegal activities carried out by foreign nationals intercepted by the security services. In order to improve the work, proposals for coordination between the intelligence services of the socialist countries are made.

30. **Order of the Deputy Minister of Interior to the District Directorates of the Ministry of Interior, Sofia, June 1959**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 13, оп. 1, а. е. 1279, л. 3-6
The order was to hold a meeting on issues of agents and operative work with regards to the railway transport. It also contains an overview on the issues of the forthcoming meeting. The second document highlights the objectives and tasks facing the State Security.

31. **Information regarding the operational situation in the railway infrastructure on the territory of Sofia, 26 June 1961**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 25, л. 6-11
The report provides information on the two most common forms of enemy activity with regards to the railway transport: listening and dissemination of information from the banned radio stations and the operations of the Yugoslav intelligence in People's Republic of Bulgaria.

32. **Report on the state of the agents and operative work with regards to the railway transport in Regional Department I for 1963, Sofia, 3 January 1963**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 66, л. 1-7
It notes the modernization of railway transport through the introduction of electric and diesel traction. In the state of work are marked the developments and the progress made. The report ends with a description of the method of operation.

33. **Proposal regarding the switching to linear principle of agents and operative servicing of the railway transport, 20 Sofia, May 1965**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 125, л. 6-9
The proposal is made in order to comprehensively cover the agent's work and a better relationship between operatives.

34. Report about the state of work with agents with regards to the railway transport – Division I, Department VII, [No place], 20 October 1966
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 160, л. 11-15
The report lists the serviced sites, the number of developments therein and the enemy contingent defined. It provides information on available agents - their origin, age, education and foreign languages. At the end of the report are given specific tasks in the use of agents.

35. Plan of Division IV, Department VII, Directorate II within the State Security Committed for the period 1 July 1969 – 31 December 1969
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 361, л. 35-39
The plan specifies the main tasks to be carried out during the second half of 1969. The tasks include: full monitoring of the contingent, check of the agents, examining all signals filed in; securing the foreign intelligence, control of enemy acts in the conduct of military exercises.

36. Report on the tasks and servicing of objects by First District Division of Department VII, Directorate II within State Security for 1968 and 1969, Sofia, [No date]
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 361, л. 52-56
The report lists the tasks before First District Division and the objects it serves. It provides its activities in connection with the travels of our citizens in capitalist countries and their nationals coming to our objects.

37. Report about suitable places for setting up a secret compartments in passenger trains, Sofia, 24 February 1970
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 399, л. 10-13
The report lists the places for concealment of currency, propaganda, weapons and contraband goods. These places are grouped in different parts of the train - coupe, hallway and bathroom.

38. Report about the prevention held in 1968/69 by First District Division of Department VII, Second Main Directorate of State Security, Sofia, 16 March 1970
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 361, л. 88-92
The report includes the preventive methods used during the reporting period. The main activities carried out during 1968/69 were awareness actions of secret collaborators, formal talks, system checks, conversations with individuals, seizure of propaganda literature and others.

39. Information about the carriage of explosives to Turkey through the People's Republic of Bulgaria, Kalotina, 24 September 1986
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 922, т. 1, л. 35
It provides information about explosives loaded in an omnibus wagon placed under weak supervision. The materials were not intended for Bulgaria, but there was an opportunity to unload them on its territory.

40. Report by the Head of Transport Service in Sofia District, Sofia, 20 April 1947
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 313, л. 1-4
It summarizes the monitoring of the motor and railway transport in April 1947 while paying attention to the sabotage, propaganda and labor discipline.

41. Report on the agents and operational work of Department III with regards to the motor transport, Stalin[1], 30 June 1955
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 3, л. 84-88
The report lists the various types of sabotages along with the investigations carried out. It provides a list of agents along with the recommendations for improving their work.

---

[1] Between 20 December 1949 and 20 October 1956 Varna was named after Stalin, the name of Joseph Stalin.

42. Report on the state of work on the international motor transport in the Burgas region in 1970, [No place], 7 September 1970
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 407, л. 1-7
The report provides information on the number of cars and the personal staff of the international motor transport and the agents' network that serves them. It defines the enemy contingent and the measures taken against it. The report ends with a proposal to improve performance through joint actions of State Security and the border checkpoints.

43. Report on the state of the operational work with regards to the transport in Sofia City Directorate of the Ministry of Interior, Sofia, 6 October 1970
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 407, л. 33-37
The report outlines the main problems of the motor transport in the capital. It provides information on the operational work done on this line and indicates the places where it is unsatisfactory.

44. Report on the work of the State Security authorities with regards to the transport and communications in 1979, [No place], 28 December 1979
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 34, л. 1-7
The report justifies the importance of transport and communications with the interest of the foreign services to them. The main counterintelligence work done over that period is described as insufficient and weak.

45. Analytical report on the changes in the operating environment and the monitoring of the European autocorrelation, [No place], 18 December 1980
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 4, а. е. 66, л. 131-136
The report shows the ways of establishing contacts between drivers' crew and the enemy emigration. It reveals the places where ideological literature and contraband goods are distributed as the appropriate assessments and conclusions are made.

46. Analytical report on the changes in the operating environment and the monitoring of the Asian autocorrelation, [No place], 20 December 1980
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 4, а. е. 66, л. 137-141
The analytical report contains data about persons entering into contact with the drivers from Turkey and the collected information. It indicates the locations where the unauthorized contacts are carried out.

47. Proposal regarding the joint activities of the State Security authorities and the Romanian, Hungarian and Czechoslovak counterparts in relation with the Danube shipping, 10 Sofia, June 1955
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1343, л. 7-8
The proposal presents the need of collaboration between the security services because of the increased interest of enemy intelligence to the Danube line.

48. Annual report on the agents and operative work with regards to the G. Dimitrov Shipbuilding and Shiprepair undertaking, Stalin, 30 July 1955
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 3, л. 77-83
The annual report is divided into four main parts. The first part defines the operational situation in the services undertaking and the activity of the enemy contingent. Second is the operating report and its realization. Then it is assessed the management and state of the agents and information apparatus. Finally, an assessment of the style and methods of work in the past year is made.

49. Information concerning the smuggling of goods and currency carried out by the crews of the Bulgarian River Shipping, [No place], 1955
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 13, оп. 1, а. е. 1282, л. 1-4
The report explains the scheme under which the smugglers, working on the Bulgarian River Shipping vessels, were acting.

50. Issues for joint discussion during the meeting, [No place], 1956
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1343, л. 81-83
Questions to the KGB for joint discussion concerning the work of the State Security with regards to the water transport. Topics such as: document flow, coordination between various services and other topics affecting capitalist ships and their crews were raised.

51. Report on the current consistency between the socialist countries with regards to transport, [No place], 1957
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1345, л. 88-95
The report shows the results of the joint work of the countries of the Eastern bloc accompanied by proposals for cooperation.

52. Note on the transport of goods between Bulgaria and Turkey, Sofia, 5 September 1957
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 806, л. 1-2
The note informs about an intercepted report submitted by the Turkish Consulate to their government containing evidence of disadvantageous contracts to the Turkish water carriers.

53. Report on the enemy activity of capitalist intelligence services against the Bulgarian ships in the Dunabe River [No place], 1957
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1345, л. 108-111
The report reveals the system of secret collaborators of the capitalist intelligence services and their way of acting against the crews from the Bulgarian River Shipping with proposals to improve counterintelligence work.

54. Draft project on specific events for interaction between state security authorities of the socialist countries, [No place], 1957
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1345, л. 116-121
The plan sets out specific actions to be taken against the identified capitalist collaborators.

55. Report about the enemy activities of the imperialist intelligence against the crews of the Bulgarian Maritime Fleet, Sofia, 12 January 1958
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1345, л. 96-99
The report shows the locations and methods of recruitment of Bulgarian sailors during their stay abroad by the capitalist intelligences.

56. Report on the operational situation with regards to the messages from the ships near Budapest, Hungary, 1 April 1958
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1346, л. 113-120
The State Security report includes the collected and processed information with regards to the capitalist intelligence and its work under Hungary.

57. Report about the coordination between the state security authorities of the socialist parties during a meeting in Bucharest, 12 Sofia, July 1958
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1351, л. 93-94
The document provides information about the decisions made at a meeting held in Bucharest on 5 June 1958 and the measures taken by them.

58. Report about joint activities with regards to examining the situation in the capitalist countries, [No place], September 1959
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1343, л. 97-100
The report constitutes a translation from Russian and provides guidance for future joint operations and developments in the international ports.

59. Report about the activities coordinated with Directorate III of the Ministry of Interior of the People's Republic of Bulgaria, [No place], 15 September 1959
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1343, л. 89-92

The report constitutes a translation from Russian and provides information on the results of previous activities carried by State Security on different signals.

60. **Minutes of the meeting between State Security of People's Republic of Bulgaria and the KGB of the USSR with regards to the water transport, Varna, 20 September 1959**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1343, л. 84-88
The minutes lists the participants in the meeting from the two countries. It mentions the questions and documents that are reviewed and exchanged between the two countries.

61. **Report on the proposal for joint activities on the Dunabe River, [No place], 1959**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1343, л. 93-96
The report constitutes a translation from Russian and contains proposals for joint counterintelligence work between State Security and KGB with regards to the river transport with a focus on illicit trafficking of goods.

62. **Report on the agents and operational work on the ships of the Bulgarian Maritime and Shipping, [No place], [No date]**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1343, л. 66-75
The report contains a detailed summary of the Bulgarian river and sea ships. It includes the number of agents on them, the operational state of the ports and the specific tasks that lie ahead under that direction.

63. **Plan for agents and operational activities of the Foreigners Department with regards to the water transport, Burgas, 4 February 1964**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 92, л. 1-5гр
The plan sets out the activities for attracting new agents and the technical securing in all cases where the use of agents was not possible. Briefing and unification of reports and coordination of the border checkpoints is planned.

64. **Report containing questions to be discussed with the Soviet comrades with regards to the water transport, [No place], 1 June 1964**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 109, л. 1-6
The report is divided into three main parts. The first part contains questions to the structures of the KGB in order to exchange experience. The next part outlines the joint work of Bulgarian and Soviet authorities. The third part gives suggestions to improve the interaction between them.

65. **Report on the signs revealing the criminal activities of the imperialist intelligence services on the foreign ships [No place], 11 December 1964**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 2, л. 1-14
The report constitutes a translation from Russian and provides guidance on the counterintelligence actions with regards to the maritime transport. It describes the signs to detect an agent from a foreign intelligence.

66. **Instruction on the agents and operational work with regards to the water transport, Sofia, 9 July 1968**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 3, а. е. 290, л. 1-12
The instruction specifies the way of operation at the external and internal operational activities. It covers the counterintelligence activities with regards to the capitalist ships and agents' servicing of the Bulgarian sea and river trade fleet.

67. **Opinion about the interaction between State Security and KGB with regards to the water transport, Sofia, 16 August 1971**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 5, л. 7
The opinion of the Head of Second Main Directorate concerns the meetings between the leaderships of KGB and the Varna District Directorate of the Ministry of Interior in Odessa. It covers the weaknesses of the counterintelligence work on the ships on Bulgarian side.

68. Opinion about allowing the sailors from capitalist countries to use rental cars and leave the region near the port city, [No place], [No date]
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 5, л. 13-14
The opinion of the Deputy Head of a division within Department XI of State Security on the use of rental cars by foreign sailors is based on the world practice in this area. He speaks against ship crews from enemy countries to leave the port city.

69. Opinion about the information on smuggling activities of the Bulgarian sailors [No place], 26 September 1973
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 5, л. 2-3
It indicates the reasons for the increased smuggling using the water transport. The main reason for the illegal trafficking of goods is the lack of trained personnel. It contains proposal on how to address this personnel issue.

70. Order for crews from passenger ships "Meteor" and "Rocket" and port services to participate in activities under codename "Hurricane", Ruse, March 1981
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 7-8
Captains and mechanics from the mentioned ships were ordered to report to the Confidential Service to get acquainted with the instructions for action.

71. Instructions for organizing counteraction against hijacking of passenger ships on the Dunabe River, Varna, March 1981
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 3-6
The instructions describe the duties of the captains during and before sailing; way of counteraction in case of conquered ship by the hijackers; duties of the river ports when receiving a signal and organization of the security in the ports of Ruse, Svishtov and Vidin.

72. Plan on the agents, operational and physical activities and organization of the work of the Vidin Border Checkpoint, Ministry of Interior against conquering and hijacking of vessels, Vidin, 7 May 1981
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 18-22
This plan outlines the measures taken to combat terrorism such as hijacking of ships belonging to the Bulgarian River Shipping. It includes measures relating to passport control, technical equipment of ships, training of special counteraction and deployment of agents' network.

73. A question with regards to the proposal of the Ambassador of the People's Republic of Bulgaria in Nigeria to provide weapons to Bulgarian ships visiting the country for the purpose of self-defense against piracy, [No place], 1 November 1983
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 42-43
It covers the matters concerning the advisability of providing weapons; regulating its storage and use; international aspects and possible consequences of such an act.

74. An answer with regards to the proposal to provide weapons to the crew of the Bulgarian ship traveling through the waters of Nigeria, Sofia, 15 November 1983
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 38-39
The answers states that the request is inappropriate and lists the reasons. Some of these reasons affect the moral weakness of the crew members, problems with attachment and storage of weapons and the complicated international situation.

75. Instructions to the connections for preventing sabotage and attempts to hijack ships, Varna, 18 April 1985
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 62-63
The instructions include the frequencies and channels of communication in case of hijacking a ship along with code words and their use.

76. Instructions for action for the crews of passenger ships of the shipping company and the Bulgarian Maritime Fleet to prevent sabotage and attempted hijacking, Varna, 23 April 1985

АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 58-61
The instruction includes the overall and specific actions in cases of sabotage and hijacking for the various members of the crew.

77. **Table of contingent signals in case of hijacking a ship [No place], 23 April 1985**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 64
The table contains the secret signals that must be submitted in case of danger and their meaning.

78. **Instruction on the activities of the operational person on duty in the shipping company and the Bulgarian Maritime Fleet in case of sabotage, assault and ship hijacking, Varna, 24 April 1985**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 55-57
The instruction is used for guiding, organizing and liquidating the consequences after receiving the appropriate signal in case of attempted hijacking or damaging a ship from the Bulgarian Maritime Fleet.

79. **Note on safety issues of the passenger ships in the Black Sea, B,m., 15 May 1985**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 50-54
The note discloses the measures taken and the existing problems in ensuring the safety in carrying out terrorist acts and hijacking passenger vessels.

80. **Report on the results of an inspection of the access control introduced on the Meteor ships, [NO PLACE], 6 June 1985**
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 5, а. е. 13, л. 65-66
The report establishes violations found during an inspection of the access control. A proposal is made to deal with this issue at a higher instance.

81. **A task for the inspector from the Scientific and Technical Intelligence Directorate to First Main Directorate of State Security, Sofia, 23 September 1986**
Р, неарх. ЛД № 17798, л. 10-15
The task is related to overcoming the limitations of the technology transfer, import of embargoed equipment and military equipment in the socialist countries.

82. **Report on the provision of agents on Bulgarian ships and transport of goods in Turkey, Varna, 2 March 1987**
Р, неарх. ЛД № 17798, л. 28-30
The report provides information about the two main companies working with the Bulgarian Maritime Fleet and their leadership. It describes the way of transiting cargo through Turkish ports.

83. **Report on the use of Limassol port for transiting embargoed goods, Varna, 2 March 1987**
Р, неарх. ЛД № 17798, л. 22-25
The report summarizes the information about the port and maritime law. Gives details about the agency of the Bulgarian Maritime Fleet in Limassol and describes the schemes of transiting embargoed goods in containers.

84. **A proposal to open a literal case with regards to the transport channels for importing embargoed equipment, Varna, 4 March 1987**
Р, неарх. ЛД № 17798, л. 8-8 гр.
A proposal for opening a literal case comes in connection with the assignment of studying and using the potential of the Bulgarian shipping to create channels for importing embargoed equipment and samples of military equipment.

85. **Report on transporting embargoed cargos from the Far East with Bulgarian ships, Varna, 13 March 1987**
Р, неарх. ЛД № 17798, л. 34-36
The report indicates the possible schemes to transport embargoed cargo from the Far East. It describes the participants and the possible masking in the activity.

86. Report by an inspector from the Transport Service, Sofia, 11 September 1947
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 318, л. 1-3
It contains information about the agents' network, state and organization of work at the Burgas Airport.

87. Report by an operative worker on the state of the air transport from 1 May to 15 December 1948, Varna, 25 December 1948
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.13, оп. 1, а. е. 436, л. 1-3
It provides information about the work carried out with regards to servicing and securing the Varna Airport. Shows the state of the agents' apparatus and the problems related to their activities.

88. Report on the agents' work in the airport and TABCO, Gorna Oryahovitsa, [No place] [No date]
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 3, а.е. 2, л. 34
The report provides information about the Head of TABCO and the number of employees and agents in that object.

89. Report on the state of Gorna Oryahovitsa Airport for last year, Tyrnovo, 30 July 1955
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 3, а.е. 3, л. 12
The report concerns the number of employees and their party affiliation, signals received and measures taken by them.

90. Report on the agents and operational work of Third Division with regards to the air transport for 1955, Stalin, 31 July 1955
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 3, а.е. 3, л. 99
The report outlines the activities related to checking the passenger flying with TABCO airplanes.

91. Report on the enemy activity of the capitalist intelligence services and immigrant centers against the Bulgarian aviation and TABCO, Sofia, 11 January 1958
АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф.2, оп. 3, а. е. 1345, л. 100-102
The report discloses meetings of persons working in the air transport with foreign nationals and non-returnees. Proposes measures to cooperate with other people's republics to the tighten control over the airlines.

92. Reports to the Head of Department IV, Directorate III, [No place], 12 May 1961
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 1, л. 25-26
The report proposes the strengthening of the security at the airports to counter any attempts of sabotage in connection with welcoming airplanes exporting perishable agricultural produce.

93. Report on attempted airplane hijacking in Czechoslovakia and a proposal for taking preventive measures in Bulgaria, Sofia, 20 November 1961
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 1, л. 21-22
In connection with information received for attempted hijacking in order to escape from the country, a proposal for clarifying the case with the Czechoslovak services and preparing a package of preventive measures was made.

94. Note on the catastrophe of 4 June 1962 with an Aeroflot plane TU-104-B on the Mount Murgash, [No place], June 1962
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 4, ч. 2 л. 8-14
The note tracks the chronology of events from the landing on the Vrazhdebna Airport until the crash itself. It specifies the reasons for the accident established during the investigation. It gives the prescriptions for preventive measures against airline crashes.

95. Draft disposition of the security at the airports in Sofia, Varna and Burgas, [No place], 24 January 1963
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 1, л. 59-59 гр.

96. Report on the crashing of plane LZ-LV-103 from the Agricultural Aviation on 20 April 1963 in the Barbarashtitsa region near the village of Zanozhene, [No place], 27 April 1963
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 4, ч. 2, л. 16-19
The report contains information about the flight crew and the chronology of events leading up to the crash. It also includes the evaluation of the expert committee.

97. Decree for opening a literal case of the Bulgarian Civil Air Transport Directorate - TABCO, Sofia, 17 January 1964
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 1, л. 1-2
The decree specifies the reasons for opening a literal case: specificity of the transport expressed in costly and complex to use facilities; great importance of airports in wartime; interest of foreign intelligence services to the Bulgarian aviation.

98. Report about young people from the city of Varna who were planning an escape to Turkey by plane. [No place], 19 May 1965
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 1, л. 65-67
An agent's report provides an information about a group of young people from the city of Varna, who have stated their intention to find weapons and hijack a plane by killing the pilots.

99. Agent's report about disorder in the organization of the work of TABCO and weaknesses of the flight schedule [No place], 17 June 1965
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 1, л. 83-84
The document reviews the intensity of using "Il-18" in Bulgaria compared with the intensity in the USSR and Western countries. It makes a conclusion about the inappropriate exploitation of Bulgarian aircrafts as initiative guidelines for work in order to improve their usefulness were given.

100. Agent's report about holding a meeting on the air transport issues, [No place], 22 January 1966
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 1, л. 85-87
The main points covered during the meeting are concerning the standardization of fuel, technical documents and resources, their renewal and exchange of information on defects and their elimination.

101. Proposal on the posting of operative worker abroad, Sofia, 19 October 1967
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 4, ч. 2, л. 51-52
The proposal is made in connection with two crashes occurred with agricultural aircrafts operated by Bulgarian pilots in the Republic of Sudan. The mission is to establish the causes of accidents by using the agent.

102. Reports on inspection carried out in connection with the security of Gorna Oryahovitsa Agricultural Aviation aircrafts, Veliko Tarnovo, 28 May 1974
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 106, т. 1, (Вт), л. 163-167
The report presents the results of inspections made on the security of Agricultural Aviation aircrafts. After establishing the mistakes and omissions, proposals for operational activities that will tighten the security measures were given.

103. Letter from Head of Department XI, Second Main Directorate – State Security to the Head of the Veliko Tyrnovo District Department of State Security, Sofia, 21 February 1975
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 106, т. 1, (Вт), л. 170
The letter refers to information given by the Russian side for prepared terrorist acts. It contains a recommendation for strict control when checking the baggage.

104. Letter to the Head of Veliko Tarnovo District Directorate of the Ministry of Interior from the Deputy Head of Second Main Directorate – State Security, Sofia, 25 March 1982

АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 106, т. 2, (Вт), л. 3-5
The letter was received on the occasion of information that a hijacked aircraft of a foreign airline may be directed to Veliko Tarnovo district, specifying the methods of action in such situations.

105. Reports on inspection carried out with regards to the organization and state of the physical security of the sites of the Agricultural Aviation, Veliko Tarnovo, 22 November 1983
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 106, т. 2, (Вт), л. 14-15
The report highlights the violations found during the inspection and the measures that should be taken to remedy them.

106. Reports on attempt to blow up the representation of the Bulgarian Civil Aviation "Balkan" in Amsterdam - Netherlands, [No place], 24 April 1985
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 4, ч. 1, л. 8-11
It provides information about an unsuccessful bomb attack against the Bulgarian Civil Aviation "Balkan" and proposes a number of measures to prevent similar acts.

107. Letter containing instructions on how to act in case of a bomb threat on a plane, Sofia, 3 July 1985
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 3, ч. 1, л. 17-19
Instructions given in the letter govern the methods of operation of airport services in case of a bomb threat on board of a plane.

108. A proposal to the Director General of the Bulgarian Civil Aviation on improving the security of the Varna Airport, [No place], [No date]
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 922, т. 2, л. 80-83
The proposal underlines the vast area and congestion at the airport. In view of these two reasons was made a request for additional security personnel and additional technical equipment.

109. Note for improving the work on the verification of persons included in the banned list for travel on domestic airlines, [No place], 3 January 1986
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 922, т. 1, л. 3-4
The note contains a proposal for those people to be checked by 12th Department of Second Main Directorate.

110. Information about weaknesses in the access control at the international airports used by terrorists, [No place], 6 August 1986
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 922, т. 1, л. 73-74
It is provided an information about the most common ways to overcome the security measures that passport control must provide.

111. Report on the possibility of using radio controlled models for terrorist activities, Sofia, 15 August 1986
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 922, т. 1, л. 36-37
The report lists the types of radio controlled aircraft models with their specifics such as weight, volume, propulsion method, manner and radius of control, speed and more.

112. Communication on the flights of the Bulgarian Civil Aviation "Balkan" used by Iranian citizens for emigration to Western Europe, Sofia, 23 February 1987
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 864, т. 4, ч. 1, л. 59-61
It concerns an organized group of Iranians who destroyed their personal documents during a flight to Copenhagen in order to obtain refugee status and the measures taken to counteract this practice.

113. A proposal to close literal case 2335, Gorna Oryahovitsa, 2 January 1991
АКРДОПБГДСРСБНА – М, VI – л – 106, т. 1, (Вт), л. 1-2
The proposal is to close the literal case of the Bulgarian Civil Aviation "Balkan" due to its transformation into a corporate structure and the changed international situation.

М.В.Р.
ДИРЕКЦИЯ НАРОДЕ МИЛИЦИЯ
ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ
сл."ТРАНСПОРТИ "
31. VIII. 1946 год.
С о ф и я

Августов 151

Д О К Л А Д

от Иван Георгиев Узунов,заведующ служба "Транспорти" при Д.Н.М.

Господин Началник,

Донасям Ви,че в настоящия ми рапорт за работата на службата в провинцията излагам донесенията направени от миналия месец за някои области, а за Русе,Пловдив,София и областа,давам състоянието и за този месец.

Съобщавам Ви също,че за времето от м.януари т.г. до края на м. април т.г.,съм представил рапорт за състоянието на службата.Но,въпреки това,в настоящия доклад ще изложа състоянието й от дните на формирането й до днес.

За изграждането и поставянето на службата на здрави основи,до сега сме устроили 4 конференции,ко то имаха само инструктивен характер.На тях се разгледаха и изложиха задачите,които се поставят на службата;изграждането на агентури;по организацията на службата и др. административни и технически въпроси.

ОБЕКТИ НА СЛУЖБАТА.

Такива,имайки предвид устните Ви нареждания,определихме:

1. Ж.п.транспорт в цялата страна
2. Пощи ,телеграфи и телефони в цялата страна
3. Автомобилен превоз/държавен,обществен и частен/.
4. Водни съобщения
5. Осветление и трамвайно движение.

КОИ СА ОБЕКТИТЕ В Ж.П.ТРАНСПОРТ

Най голямо внимание отделихме и продължаваме да отдаваме на ж.п.транспорт в всичките негови подделения. Това се наложи ,поради особенното състояние в което изпадна този вид транспорт,благодарение на особенното международно и вътрешно политическо положение и голямото стопанско и практическо значение,което той има за О.Ф.държава.Катастрофите и вредителствата,които бяха зачестили ни подсказаха, къде и към кои служби от ж.п.транспорт да насочим нашата бдителност. Във резултат на това,ние обхванахме служба ДВИЖЕНИЕ в цялата страна. В тази служба са заангажирани около 12 -13000 служители/контрольори, нач.влакове,чиновници по движение,кондуктори,машинисти,огняри,спирачи,стрелочници и др./Превозните служби в гарите,София,Пловдив,Стара-Загора,Бургас,Плевен,Горна Оряховица,Варна и Русе. Отдел "движение" при Дирекцията,ръководство и контрол при движението и всички пътува

Из архивите на ДС

 732 4

щи влакови бригади. По големият процент от досегашните катастрофи се дължат на чиновниците при движението. За това тези последните,са обект специален на службата ни.Резултатът от досегашните ни проучвания е следният:ръководството на отдел Движение при Дирекцията е от началник инж.Николай Неделчев.Не членува в никоя партия,често отсъства от работа,недобър ръководител,има пренебрежително отношение към професионалното движение и съревнуване.От останалите 10 началници и инспектори в този отдел,само 4 души са добри служители,другите не са добри.

Този отдел е много важен и е нуждна чистка,понеже от тук зависи провеждането на ефикасен контрол по движението,който напоследък намалял и няма изгледи да се подобри. Липсата на такъв влече след себе си небрежното носене на службата,от което произлизат катастрофите/какъвто е случаят с тази при Калофер/.В най-важните гари и възли,служба движение е под непосредствения контрол на Държавна сигурност.Други важни обекти в ж.п.сектори са: Ж.П.РАБОТИЛНИЦИ И ДЕПА,каквито има в всички големи ж.п.центрове /София-4800 работника,Пловдив-700 ;Стара Загора-400; Бургас -300; Горна Оряховица -500; Русе- 700,Варна-400 /. Във тях се поправят и основно ремонтират машини,вагони и др.ж.п.съоръжения. Най-важна от всички е Софийска ж.п.работилница и депо.Ръководствата на тези работилници не са здрави навсякъде.Има много инжинери и ръководители,които не работят добре.Контролата в тях е спаднала и затова напоследък се отбелязаха вредителства.

СТОЧНИТЕ ГАРИ, особенно в големите градове и възли,където влизат и излизат маса стоки и чиито оборотен капитал възлиза на милиони.Как такива сме обхванали още и :Техническа служба,електротехнически отдел подържане ж.п.линии,трияжна гара,финансово-стопански дирекции,вагонна служба и дирекцията на железниците с всичките й отделения това в София.

Във провинцията- в Дряново,вагонната фабрика,в Пловдив-траяжната гара,а така също и много гари по различните области.

ПОЩИ,ТЕЛЕГРАФИ ,ТЕЛЕФОНИ,ВОДНИ СЪОБЩЕНИЯ/пристанища,корабостроителници/АВТОМОБИЛНИ СЪОБЩЕНИЯ,ОСВЕТЛЕНИЕТО В МНОГО ГРАДОВЕ И ТРАМВАЙНОТО ДВИЖЕНИЕ В СОФИЯ,са обекти,в които нашата служба е твърде добре.

ОРГАНИЗАЦИЯ НА РАБОТАТА НИ В Ж.П.ТРАНСПОРТ

Със оглед на задачите,които се възложиха на службата,счетох ,че ще бъде по-удобно да се създадат ръководители на службата не по ж.п. райони/такива за цялата страна са 3/,а по милиционерски области.Това направих,с оглед на по-ефикасен контрол,който ще се провежда от ръководителите по областите и за по пълно обхващане на ж.п.мрежи и ведомства.Така,че сега всяка милицейска област,ние имаме по един ръководител на службата.Те от своя страна в областа си изграждат мрежа от сътрудници и информатори.Така напр. в София в областа-ръководителя раз-

Из архивите на ДС

 133 5

узнавач е завербовал 19 сътрудника и няколко информатори.Във Пловдив и областа- 3 сътрудника и около 20 информатори,в Русе-2 сътрудника единият е член на РСДП,а другият безпартиен работящи в ж.п.работилница и депо и корабната работилница.Информатори необпределено число. Стара-Загора- 5 сътрудника,Горна Оряховица - 3 сътрудника,числото на информаторите не се съобщава.Бургас,Враца и Горна Джумая има изградена апарат от сътрудници,числото на които не ми е известно.

СЪБОТАЖИ,ВРЕДИТЕЛСТВА,КАТАСТРОФИ.

От 1.януари до 31 юли т.г. в цялата страна са станали 741 жп. произшествия.От тях органите на железниците наричат катастрофи ония произшествия,чиито размери на загуби в хора и материали са чуствително голями.Така напр.катастрофи представляват,следните ж.п.произшествия: 1/ Станалата такава на 2.I.946 г.на гара Добрич-без човешки жертви, със материални загуби 3.065.000 лева;2/ на 22.II.т.г. Дряново-Царева Ливада ,с 3 жертви,със 2.500.000 лв.материални загуби;3/ на 24.II.т.г Пловдив пътн.влак удря камион ,с 3 души убити;4/ на 25.II.т.г. между Симитлий и Г.Джумая,товар.влак налита върху срутени скали,загуби към 2.000.000 лева;5/ на 8 март в Владая,един убит и 15.000.000 лв.загуби. 6/на сп.Хумата-загуби материални 20.000.000 лв.с 14 убити и 7 ранени.

През юли месец две катастрофи на трияжната гара в София-без човешки жертви,с чуствителни материални загуби ,към това прибавям и двете последни катастрофи в края на м.август станали на гара Левище-без човешки жертви,към 10.000.000 лв.загуби и тази при Калофер-с 8 души убити и 25.000.000 лв.загуби.

Останалите ж.п.произшествия са такива,понеже не са съпроводени с човешки жертви и материалните загуби са незначителни.На всички тези ж.п.произшествия виновниците са установени.По-вечето от тях са наказани по труд.дисциплинарния правилник на Б.Д.Ж.Малцина са уволнени а виновниците на катастрофите са наказани ,както следва: 8 от тях са въдворени в трудово-възпитателни общежития,а останалите са под следствие и съд.Нашата служба в 4 от тези катастрофи въведе издирване и образуване на следствени действия,а сега вече не се изпуска нито едно даже и незначително ж.п.произшествие,без да надникнем и установим причините,както и да издирим и накажем виновниците.

ВРЕДИТЕЛСТВА-в главната ж.п.работилница,известни са ни много опозиционни,реакционни служители в Дирекцията,които хитро и деликатно , а понякога доста грубо и открито нескриват,своята умраза към О,Ф.власт и нейните деятели.Злепоставят и пречат на службата.Напр. Христо Димитров Мичев -нач:служба Управление влакове,отрече плановото превозване на фуража през зимата и нолжи безразборно такова.Инж.Милков отиде в командировка в Румъния и там се забрави,станало е нужда да бъде потърсен.

Из архивите на ДС

ОТДЕЛ МАШИНЕН е такъв ,в който има най много бюрократи и врагове на О.Ф.власт.Много излежаване,разтакаване, продължават.Във отдел административен нач.на отделението - Иван Попов не идва почти на работа, а постоянно пътува и се занимава с организационна вражеска дейност. Във Гл.ж.п.работилница-отбелязани са случаи на счупване на кнорови помпи;на неправилно обстръгване на бандажи на локомотивите;изтичане на масла от компресьори;изливането на 200 кгр.масло от казана за ресорите;все още не са открити виновници за това.Инж Минковски-неконтролира работниците,защото провежда линията на съботирането.Инж.Димитър Петков-закъснява умишлено за работа,поръчките на стругаро-ковачния отдел.Димитър Гаврилов-първомайстор,Николай Точенко,Симеон Вучков, Павел Паунов и още мнозина бездействуват,разхождат се не контролират работниците със което забавят и унищожават производството.На 16 август т.г.избухна пожар в ж.п.работилница,виновниците още не са открити.мнозина бяха разследвани но безрезултатно.Гл.ж.п.работилница не е във състояние да даде това което се иска.Един ден имало отбелязани 800 неявявания на работници.Във ж.п.Депо ,считаме,че е вредителство масовото и зачестилото се неявяване и закъсняване на работа.Отбелязани са и няколко случая на разтопяване на лагери от локомотивите.Контролата е отпаднала и затова дисциплината е спаднала. Във гара Сафия-чиновника по движението Христо Ст.Христов задържал един ден влак,един час и половина-безпричинно. Същият пусна един руски специален влак-без път,свободен и само по една случайност не стана катастрофа.В гара Подуене и трияжна,през юни и юли месец,бяха отбелязани вредителства.Виновниците бяха издирени и предадени на прокурора. На два пъти през м.юли т.г. се стреля по пътнишкия влак Цариброд-София.Следствие се започна и водеше от Областното управление.Доколкото ми е известно виновниците са обезвредени.На 18 срещу 19 август за 3 път бива отрязан и откреднат телефонния кабел,свързващ 12 район с гаровата централа,около 170 метра кабела е каучуков с 4 шнура и се продава на черна борса по 500 лева метъра,възможно да е дяло на крадци.

АНТИДЪРЖАВНИ,АНТИПРАВИТЕЛСТВЕНИ,АНТИСЪВЕТСКИ ТАЙНИ ОРГАНИЗАЦИИ И ПОДЕЛЕНИЯ.

Такава допускаме да е била съществувала в Гл.ж.п.работилница /легионери,ратници и бранници/,обаче,въпреки нашите наблюдения проследявания до по-съществени сведения не се добрахме.Някои от влизащите в тая организация напуснаха работа,а другите не се забелязва да живеят организационно.В гара Сафия има съмнение да е била формирана, някакво поделение на тайна организация,но неизвестно от какъв произход.С интернирането на домакина на гара Сафия,следените до тогава служители се разпиляха и прекратиха дружбата си.Наверно са се изплашили и допуснали,че са под наблюдение.Последното продължава.От Стара-Загора се

Из архивите на ДС

135

съобщава за съществуваща нелегална група на Цар-Крумовци,сред ж. п.служители,което не допущаме да е верно.Наблюдението продължава. В отдел Административен,съществува"земеделска дружба" комплектувана от н.петковисти,със секретар Христо Витанов.Доста активна работа развиват в тази дружба лицата: Дупаринов и Йордан Попов.Същите открито държат език против О.Ф. Често са в движение е вероятно изграждат съюза на Н.Петков. Земедлска дружба/Оббов/ има и в ж.п.депо,но и нейния състав е по-вече от н.петковисти и фашисти.Прави впечатление,че същата група само за 5-6 месеца прирастна на 220 души.Ръководството е доста тактично.

А Г И Т А Ц И И

Случаи на антиправителствени,антикомунистически,антисъветски т.кива,лозунги и др. имаме отбелязани достатъчно.Не сме установили някакъв център откъдето да изходи и по директива да се разпостраняват Агитациите имат най-различна форма и съдържание във зависимост от станалите или настъпващи политически събития. Напоследък вероятно с чистката в армията и др.учреждения,те понамаляха.Ето няко форми на агитация: петковци казват,че републиканската идея е рожба на БЗНС, затова стана и 9 юни,а комунистите тогава бяха срещу БЗНС.Във връзка с Парижката конференция,агитират,че България до сега щеше да бъде призната и като съюзница и излаз на Егея би получила,но виновни са за това комунистите.По изтеглянето на Червената армия от България, агитират,че предстояло нова правителствена криза и новия кабинет ще се води от опозицията.Използуват се грешки и слабости на видни политически деятели на РП/к/ и от там се коват агитации срещу тази последната.

О. Ф. П А Р Т И И Т Е

В всички служби на Б.Д.Ж.имаме изградени огранизации на РП/к/. Те по число на членовете си и влияние държат първо място.БЗНС/Оббов/ има в ж.п.депо/220 души/,Във административен отдел,в електрическия отдел и в Гл.ж.п.работилница,чиито числен състав не е голям.Доста активен живот проявява БЗНСв ж.п. депо.

БРСДП има само в главна ж.п.работилница с много малко членове и без всякакъв живот. Звено-няма организации,освен една обща в която са събрани всички звенари в всички служби на железницата.В повдигане на производството,в заздравяване на трудовата дисциплина,съревнувание, за подобряване икономическото положение на работниците,за по-добра политическа и професионална просвета,за организиране на бригадите, РП/к/ развива най-голяма дейност.Останалите О.Ф.партии не съдействат. Опозиционни партии-ние третираме всички земеделски дружби на Оббов, понеже всички почти членове,са бивши,пък и настоящи фашисти,не желаят сътрудничество с РП/к/,искат да работят усамотено.Следим живота на

46

Из архивите на ДС

47

136 8

тези групи,както и проявите на отделните им членове.

ПРОЯВИ НА ОТЕЧЕСТВЕНОФРОНТОВСКИ ДЕЯТЕЛИ.Преди 1.1/2 месец в главна ж.п.работилница е говорил министър Попов.След речта му излизат работници,окъсани и молят министра да направи нуждното,щото да бъдат снабдени с облекло.След няколко дни обещанието било изпълнено. Но няколко месеца преди това Цола Драгойчева,също на събрание пред работниците в Гл.ж.п.работилница е обещала да се удовлетворят нуждите на работниците от облекло ,но това и до сега не стана.Сега,откликът е следният,че комунистите само приказват,а другите действително вършат работа.Този факт се използува ,като агитация насочена срещу РП/к/ и като такава в полза на другите О.Ф.партии.

ПРОНИКВАНЕ ВСРЕД ОПОЗИЦИОННА ОРГАНИЗАЦИЯ.

Имаме създадена агентура в съществуващите дружби в БЗНС,както и такава всред средите на легионери,бранници,ратници и др.За дейноста на тия дружби и тия среди,по-горе споменах.

ПРЕДОХРАНИТЕЛНА ДЕЙНОСТ НА НАШАТА СЛУЖБА

Успоредно със разузнавателната ни дейност всред транспорта,ние не намаляваме и тази за вземане мерки за избягване на каквито и да било произшествия и нередности.За целта сме се свързали с отговорни ръководители на учреждения,служби,както и с тези на профсъюзите и Р.П./к/.В тази насока ние имаме чуствителни успехи.Поголямо внимание напоследък отдадохме за охраняване на важни ж.п.обекти.Участвахме в съставянето на плана за охрана на гара Сафия и др.обекти.На 8 ,9 и 10 юли т.г.участвахме в конференцията на ж.п.милиция,където предложих в правилника на ж.п.милиция да бъдат включени,като бъдащи задачи на същата и борбата с саботьори,вредители по железниците.

ЗАКЛЮЧИТЕЛНО МНЕНИЕ ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА Ж.П.ТРАНСПОРТ .

Поради тежката физическа работа в някои от службите,поради тежкото икономическо положение на работниците и невъзможноста правителството да удовлетвори искането на работниците,както и поради зловредното влияние на реакцията,отбелязва се намаляване на трудовия ентусиазъм,трудовата дисциплина,отговорноста,контрола,както и съревнуването. Както и преди ви съобщихме,така и сега повтаряме,че разяснителната работа не е само достатъчна.Необходимо е и реално икономическо подобряване положението на работниците,особено на тези,в работилниците,депата,подържането и пътуващия персонал.

ЧИСТКАТА,която сега се провежда се посреща много добре.Тя е в състояние да заздрави намаляната трудова дисциплина и ентусиазъм.Има стълкновение между земеделци и РП/к/,чистката да се провежда не от ОРПС,а от контактните комисии.Земеделците при това са изявили желание за равно участие в ръководството на ОРПС .

Из архивите на ДС

48

137 9

Нашето убеждение, е,че въпреки трудностите,които срещнахме и срещаме, след време ще бъдем в състояние напълно да овладеем ж.п.транспорт и да осигурим редовен и нормален такъв на нашата О.Ф.държава.

ПОЩИ,АВТОПРЕВОЗ,ОСВЕТЛЕНИЕ И ТРАМВАИ.

В тази насока имаме добра дейност и резултати само за Сафия и Горна-Оряховица. Изградихме агентури и конкретизирахме задачите на нашите сътрудници.Сега участваме в провеждане на чистката вред пощите.По-особени антиотечественофронтовски прояви за сега нямаме отбелязани.Нашата бдителност и дейност върви успоредно с тази в ж.п.транспорт.

СТРОЕЖ НА СЛУЖБАТА .

В София-имам на разположение сега 5 човека,от които на длъжност: един групов началник и 4 разузнавачи и една машинописка или всичко 7 души.Препоръчвам бъдащето устройство на службата в Сафия да бъде както следва: заведующ службата- един; инстректор,или инспектор-един; грепови началници- двама/единият за ж.п.транспорт,вторият за останалите обекти; разузнавачи - 5 души,от които 3 за ж.п.транспорт и 2 за другата група; машинописар -един, или всичко за Сафия-10 души.

За провинцията службата да се ръководи в всяка област от по един ръководител,както е сега.В Пловдив,Горна Оряховица да се придаде и по един разузнавач на разположение на ръководителите,понеже работата много се увеличи.

Относно канцеларията- донасям ви,че извънредно голяма нужда има от пишащи ммашини,още едно бюро,маса,касетка,както и други канцеларски пособи.моля да се разреши сума за закупуване на пишеща машина,ако няма друга възможност за набавяне.

ЗАВЕДУЮЩ СЛУЖБАТЯ ТРАНСПОРТИ:

/ Ив.Г.Узунов/

ДИРЕКЦИЯ НА НАРОДНАТА МИЛИЦИЯ
ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ
ЗАВ.СЛУЖБА ТРАНСПОРТИ
[illegible]

на 7 януари 1947 г. Русе

М Е С Е Ч Е Н Д О К Л А Д

Донасям Ви г-н началник за извърдената работа и за състоянието на обектите които съм обхванал от 1.1.1947 год.до 31.1.1947 год.

През месеца са зарегистрирани няколко произшествия в следните обекти,като неявявания и вредителства.

1.Ж.П.Депо.- на 1.1.947 год.вл.[illegible] от Бяла до Русе едошел с седем часово закъснение,което се дължи натова че предпоследната каруца е била с неизправен спирачен товар,и вследствие на некомпетентността на влаковия надзорник.За случая се води дознание,което не е още приключено.На 2 . .947 год.вечерта на Км.3[illegible] между гарите Горна- Оряховица и Бяла на един километър от предната гара е дейрелирал тендъра на влаковата машина.За случая водихме дознание и се установи че вследствие счупването на тендерната букса е станало дейрелирването.На 28.1.47 год. вследствие силното заснежаване на ж.п.линия Русе каспичан е станало деирелирване на последните две каруци на Влак 2650 между гарите Разград и Топчий на клм.61.5.

При внезапна ревизия на склада за материали при Ж.П.Депо Русе констатиражме големи липси на важни материали като композиция и олово,което по наша преценка се дължи на систематичното разплаване на тендерни,машинни и талижни букси.За случая е започнато следствие като допълнително ще ви съобщим.Има също и маса неявявания които станаха не систематично,без обаче началниците да обърнат някакво внимание.

2.Превозна служба.- през месеца има 55 неявявания които се дължат най много на заснежаването на линиите,като множина от персонала са от селата и не могат при такъв случай да се явят на работа.

3.Гара Русе Изток- на 11.1.947 год.дневната маневрена бригада не се явила на работа,въпреки че през целия ден цяла да стои без работа по липса на маневрена локомотива.

Агитации и противоотечественофронтовска дейност има в следните обекти:

1.Българско Речно Плаване/БРП/-по агентурно донесение от известно време директора на БРП Янко Илиев Куцаров е почнал да проявява своите фашиски маниери,като постоянно говори и злослови по адрес на С пред ръководния персонал/капитани и комендантипо корабите/с цел да ги разидени и съпостави против партиината група при предприятието.Допълнително ще изпратя рапорт за останалата му дейност в предприятието като своевременно се вземат мерки за да може да се парира дейноста на този тип.

По донесения,почти в всички предприятия се явяват разговори в знак на протест по продовлоствения въпрос най вече против комисарството на снабдяването.

Организации и групи:

1.С..партии.а/Ж.П.Работилница по новото конструиране на ръководството и членове групата на Р.П./к/. заедно с Ж.П.Депо брои на 420 члена.Р.К.С.100 члена.ВМС и РОДП не съществуват групи но има работници които членуват към съответните си райони.

Из архивите на ДС

2

б/Б.Р.П.-брои за сега 170 души членове на Р.П./к/.и около 3[illegible] души членове на БЗНС но не проявяват никакъв организационен живот като някои от техните членове желаят да влязат в редовете на РП/к/.

в/Гара Русе изток-има две партийни организации на РП/к/. 186 члена и БЗНС 62 члена но не проявяват никакъв живот.В партийната група на РП/к/.влизат и служащи от останалите гари.

г/корабостроителница-две 0[illegible] партийни организации РП/к/.93 члена и БЗНС 4[illegible] членаи и дружество на РМС от 70 члена.

д/дунавска строителна Секция/дСС/съществува само една група от 0[illegible] партии на РП/к/.която брои на 112 души.

В всички предприятия има преф-организации в които са организирани всички служащи.

Противотечесвенофронтовски явни и тайни групи по сведения на агентурно осведомителния апарат за сега не са установени.Съществуваха отделни лица но за сега не проявяват никаква дейност даже някои от тях почнаха да се проявяват като добри отечественофронтовци.

Общо взето агентурната ми работа е задоволителна но не е такава каквато трябва да бъде.По новите методи и планове за работа си преорганизирвам агентурноосведомителния апарат.Канцеларската ми работа ще се състои в това с уреждане на агентурните,групово агентурните досиета и попълване досиета на обекти.

31.1.1947 год.
Р у С е.

ЗАВ.СЛУЖБА ТРАНСПОРТИ
ПРИ ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ
Р у С е
/марин Михайлов Ничев/

НАЧАЛНИК сл.ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ:
/Б.Костантинов

Рудо
Април 1947 г

11

ДИРЕКЦИЯ НА НАРОДНАТА МИЛИЦИЯ
– държавна сигурност –
заведующ служба ТРАНСПОРТИ
С О Ф И Я.

О Т Ч Е Т Е Н Д О К Л А Д
за месец април 1947 година

Донасям Ви, Господин Началник, за извършената работа и за състоянието на обектите по транспорта от 1 до 30 април 1947 год. произшествия, неявявания – имаме в следните обекти:

Ж.П. ДЕПО.

През месеца има 4 разплавения на буксови лагери, като три са по технически причини и един по вина на плосерите, защото след ка като са изкарали локомотива от периодичен ремонт и са го пустнали на проба, са забравили да поставят на една от тендерните букси главичка на мазилният апарат, което е довело до разплаване на буксата. Виновник за това е главният майстор Иван Михайлов, който мина безнаказано за това му невнимание. /Мина безнаказано, защото той е един от протежетата на началник депото/. Ако беше някой друг, началника щеше да му наложи наказание.

На 28 т.м. вечерта към 21 часа и 10 минути между километър 112-113 зад Горна Оряховица на локомотив 17.58 с влак № 303, се е пръстнал котела от дясната страна/към машиниста/, между парният дом и песочника, като обгаря огняра и машиниста. Като огняра на път за болницата за Търново е починал. Машиниста е починал след един ден.

За това произшествие е започнато дознание, като допълнително ще изпратим подробни данни.

ДУНАВСКА СТРОИТЕЛНА СЕКЦИЯ.

През месеца е станало счупване на оста на дълбачката "Вида" – единствената по дунавските пристанища, на която по изпълнението на двегодишният стопански план предстои огромна работа. Дълбачката цяла зима е била в генерален ремонт. След излизането и от ремонт на 10 април т.г. и е правено проба и команданта Доганов и механика Иван Калчев, които са отговорници за дълбачката, заявяват, че са готови за работа. На 15 т.м. дълбачката е изкарана на работа на клм.501 /срещу хижата на о-в Люляк/ за работа. Но указа се че първо разпределителя на единия парен винч се счупва по време на работа, като причина за това, е че е бил заваряван. След като дълбачката напълва две двойки с пясък/два шалана/ счупва се главната предавателна ос на линдата, като се наложи дълбачката да се предаде в Русе на ремонт, на 17 т.м. Същата е още в ремонт, което ще продължи навярно още десетина дни. Причини за скъсване на оста, са много и би следвало ако имаше Началници, които да се заинтересуват да свикат една комисия за целта, но това не стана.

Из архивите на ДС

12

Снъсаната ост е претърпявала големи усилия и натоварвания, следствие на което се е изкривила и така е работила. Миналата година, когато дълбачката излезе от ремонт, остта на мястото на скъсването има лагер, като този лагер се е загрявал и тогавашния механик го е охлаждавал няколко дена с вода, което не е правилно. Че остта е правила по рано дефекти, известно е както на началника на средствата-Андрей Романов, така и на механика - Иван Калчев, който въпреки тия данни относно дълбачката не са обърнали никакво внимание за смяването на остта при извършването на генералния ремонт на дълбачката. В началото на миналото лято, старият механик на дълбачка "Вида" Христо Корчев, подава рапорт до началника на службата Инжинер Добревски по нередовностите и дефектите на дълбачката, където според него има сериозни отговорници по състоянието на същата. Но никой до сега не е обърнал внимание на неговите предупреждения и бележки.

Като последица на всичко това са - неизпълнение програмата по тримесечния план, според който до края на м.април т.г. дълбачката трябваше да издрагира/да изкопае/ 7000 м. пясък. За случая се води дознание.

52

ПРЕВОЗНА СЛУЖБА.

3

От 1 до 28IV.1947 год. не са се явили за различни влакове и и резерви двама кондуктори и десет спирача, или всичко неявили се - 12 служители. Причините за неявяванията се дължат на обстоятелството, че служителите в голямото си болшинство са от селата, където живеят семействата им, поради липса на квартири тук. А освен това, същите притежават и известни полски имоти за обработването на които често си отиват и следствие умората от полската работа изпускат влаковете за Русе и от там следват неявяванията на служба с влаковете. За да се избегнат тия неявявания, което става и причина за закъсненията на влаковете, началника на горната служба е взел мерки.

БЪЛГАРСКО РЕЧНО ПЛАВАНЕ.

2

На 21 март 1947 год. на пътническият кораб "Александър Стамболийски" е станало спукване на цилиндрова риза на левия мотор. Ризата е била сменена с нова и кораба е бил пуснат в действие. На 2 т.м. се явява пак същата повреда с друга риза на същия мотор. Чак тогава ръководителите на службата се сещат, да преустановят движението на кораба и направят ревизия на всички ризи. Причина за спукването на ризите са от недобро охлаждане на мотора /повредена и неремонтирана водна помпа за охлаждане на мотора/. За случая се води дознание. Допълнително ще представя доклад за подмолната и разколническа дейност на директора на БРП - Янко Илиев Куцаров.

О.Ф. Партии.

4

В обектите на транспорта съществуват две ОФ партии. РП/к/ и БЗНС. За сега БРП/к/ живее добър организационен живот, обаче БЗНС не проявява никакъв организационен живот, въпреки, че в всички предприятия те са концентрирани в едно.

МАСОВИ ОРГАНИЗАЦИИ.

Същите живеят добър организационен живот.

Из архивите на ДС

13

АВТОТРАНСПОРТ.

Превоз и ремонт - противоотечественофронтовски агитации не са констатирани.Двегодишният стопански план се посреща много благоприятно от страна на всички служащи,обаче,за омнибусна служба е неизпълним,поради липса на коли.За изпълнение с стари коли се предвижда следното:

1.Затягане на трудовата дисциплина.
2.Коректни и вежливи обноски към пътниците.
3.Увеличавене на броя на превозените пътници.

В случай,че се набавят нови коли - предвижда се: откриване на 4 нови линии в града.

Колите са стари и често се повреждат,на най непредвидените места,като напр.разваляне на спирачки,делко,амбриаж,ресйори,карета, осветления и често пъти счупване на каруцерията.Поради тая причина не може да се констатира с положителност,дали вследствие на саботажи, или вредителства.

Трудовата дисциплина е на добра висота,произшествия и закъснявания няма.

МИТНИЦА.

Противоотечественофронтовски агитации не са констатирани. Двегодишният стопански план се посреща добре от чиновници и митническите милиционери,в тая насока се води разяснителна работа,задачи за изпълнение са да се премахне и експедират всички вносни и износни стоки навреме,без бюрократизиране в службата,като по тоя начин да се улесни изпълнението на двегодишният стопански план; да се ограничат до минимум контрабандите.За сега стоки пристигат само от Чехословакия,като кокс и земеделски машини и износ за същата не тютюн.С фашистки прояви още преди 9.9.944 год. се указа митническият милиционер ,който като формен полицай в околийското управление е бил като агент в околийското управление в гр.Бяла.Трудовата дисциплина е на нуждната висота.

ОБЩАСТЕН НАЧАЛНИК ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ: /В.Константинов/

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :27.09.2016г. Секретар :

37 6

ДО ГОСПОДИНА НАЧАЛНИКА НА
ОТДЕЛ I- ВИ ПРИ Д. Д. С.

--Т У К----

Р А П О Р Т

ОТ ИВАН ГЕОРГИЕВ УЗУНОВ , Н-К СЛУЖБА "ТРАНСПОРТИ" ПРИ ОТДЕЛ I-ВИ Д.Д.С.

ГОСПОДИН НАЧАЛНИК,

ВЪВ ВРЪЗКА С ИЗГОТВЯНЕТО НА ПРОЕКТО-БЮДЖЕТА ЗА 1948 ГОД. НА Д.Д.С., ПРЕДСТАВЯМ ВИ ИСКАНИТЕ ОТ ВАС СВЕДЕНИЯ ЗА ЛИЧНИЯ СЪСТАВ НА СЛ. "ТРАНСПОРТИ" СОФИЯ И ЗА ЦЯЛАТА СТРАНА.

С О Ф И Я.

КЪМ ЦЕНТРАЛНОТО РЪКОВОДСТВО ДА СЕ ФОРМИРА ОЩЕ ЕДНА ОПЕРАТИВНА ГРУПА - С ЕДИН ГР. Н-К И 4 РАЗУЗНАВАЧИ, КОЯТО ЩЕ ОБСЛУЖВА АВТОТРАНСПОРТА И ВЪЗДУШНИТЕ СЪОБЩЕНИЯ.

ИСКАНЕТО МИ ЗА ТОВА СЕ НАЛАГА ПОРАДИ СЛЕДНИТЕ ОСНОВАНИЯ:

1. СЛЕД БЛИЗО ЕДНО-ГОДИШНО ПРОУЧВАНЕ ПО АВТОТРАНСПОРТА, УСТАНОВИХМЕ ИЗВЪНРЕДНО ГОЛЯМО ЧИСЛО АВТОПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, ПОВЕРЕНИ САМО НА ДЪРЖАВНИ, ОБЩИНСКИ И ОБЩЕСТВЕНИ УЧРЕЖДЕНИЯ И ПРЕДПРИЯТИЯ, А БРОЯТ НА ЧАСТНИТЕ ТАКИВА Е ОЩЕ ПО-ГОЛЯМ. /В СОФИЯ ИМА 28 АВТОМОБИЛНИ ПИЯЦИ НА ЛЕКИ КОЛИ/. РАБОТЯТ ОКОЛО 15 ДЕПА.

2. СЪЩО ТАКА, ОКАЗА СЕ ТВЪРДЕ ГОЛЯМА И ДИРЕКЦИЯТА НА АВТОМОБИЛНИТЕ СЪОБЩЕНИЯ, ВЕДНО С ОБЛАСТНИТЕ АВТОМОБИЛНИ СЛУЖБИ В СТРАНАТА. ТАЗИ ДИРЕКЦИЯ И ПОДДЕЛЕНИЯТА Й ТЕПЪРВА ЩЕ ИМА ДА ИГРАЕ ГОЛЯМА РОЛЯ В НАШИЯ ТРАНСПОРТ.

3. ДВЕГОДИШНИЯТ ПЛАН ВЪЗЛАГА ТВЪРДЕ ОГРОМНА РАБОТА НА АВТОПРЕВОЗА, А СЪЩО МНОГО ПРЕДПИСАНИ ПО ПЛАНА НЕ СА И ПОЧНАТИ.

4. ОТ ЦЯЛИЯ ЛИЧЕН ПЕРСОНАЛ ПО ТРАНСПОРТА, АВТОПРЕВОЗНИЯ Е НАЙ-НЕНАДЕЖДЕН. НАЙ-МНОГО ПРОТИВО О.Ф. И ПРОТИВО КОМУНИСТИТЕ НАСТРОЕНИЯ И АГИТАЦИИ СЕ ОТБЕЛЯЗАХА ПРИ АВТОПРЕВОЗА. НО ПОРАДИ МИРНАТА ОБСТАНОВКА В КОЯТО СЕ НАМИРАМЕ, НЕ СЕ ОТРАЗИХА ТАКА ФАТАЛНО ВЪРХУ НАРОДНОТО СТОПАНСТВО И СПОКОЙСТВИЕ .

5. С УЧРЕДЯВАНЕТО У НАС НА ВЪЗДУШНИЯ ЦИВИЛЕН ТРАНСПОРТ, НАЛАГА СЕ СЪЩО ТАКА ОБСЛУЖВАНЕТО МУ ОТ СПЕЦИАЛВИ ЗА ТОВА

./.

Из архивите на ДС

55

387

ОПЕРАТИВЕН РАБОТНИК. НА ТОЗИ ТРАНСПОРТ МУ ПРЕДСТОИ РАЗРАСТВАНЕ И ТО В СКОРО ВРЕМЕ. ТОВА НАЛАГА СЕГА НА ПЪРВО ВРЕМЕ, ОБСЛУЖВАНЕТО МУ ДА СЕ ИЗВЪРШИ ОТ 1 РАБОТНИК, НО НЕ СЛЕД МНОГО ОТ ДВАМА.

6. ОТБЕЛЯЗАНИТЕ ТВЪРДЕ МНОГО ПРОИЗШЕСТВИЯ И ВРЕДИТЕЛСТВА ПО АВТОПРЕВОЗА, НИ ЗАДЪЛЖАВАТ ДА РАЗГЪРНЕМ ПО - ШИРОКО И ВСЕСТРАННО РАЗРАБОТВАНЕ /РАЗУЧАВАНЕ/ .

НАЛИЧНАТА ОП. ГРУПА С ГР. НАЧАЛНИК ЩЕ ОБСЛУЖВА САМО Ж.П. ТРАНСПОРТ, ВОДНИТЕ СЪОБЩЕНИЯ И ТРАМВАЙНОТО ДВИЖЕНИЕ СОФИЯ.

1. ОБСЛУЖВАНИТЕ УЧРЕЖДЕНИЯ, ПРЕДПРИЯТИЯ И СЛУЖБИ НА Б.Д.Ж СЛЕД ЕДНО ГОДИШНО ПРОУЧВАНЕ СЕ ОКАЗАХА МНОГО. ДЕЙНОСТТА ИМ Е ТВЪРДЕ ГОЛЯМА . УСТАНОВИХМЕ ИЗВЪНРЕДНО ГОЛЯМО КОЛИЧЕСТВО НА МАТЕРИАЛ, ПОВЕРЕН ЗА РАБОТА И НА СЪХРАНЕНИЕ ПРИ ОТДЕЛНИТЕ СЛУЖБИ И ПРЕДПРИЯТИЯ, С ЧИЕТО МАНИПУЛИРАНЕ СЕ ВЪРШАТ ЗЛОУПОТРЕБИ И ГЕШЕФТИ.

2. ПЕРСОНАЛЪТ НА ЖЕЛЕЗНИЧАРСКИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ, УЧРЕЖДЕНИЯ И СЛУЖБИ , СЕ ОКАЗА ТВЪРДЕ ГОЛЯМ /ЗА СОФИЯ САМО НАД 15.000/.ТУК В СОФИЯ СА КОНЦЕНТРИРАНИ РЪКОВОДСТВАТА НА СЛУЖБИТЕ ПО ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ, ПО ПОСТРОЙКА НА НОВИТЕ Ж.П. ЛИНИИ , ПО ВОДНИТЕ СЪОБЩЕНИЯ, КАКТО И СЛЕДНИТЕ ОТДЕЛИ КЪМ ЦЕНТР. УПРАВЛЕНИЕ НА Б.Д.Ж., А ИМЕННО: МИНИСТЪР С КАБИНЕТА МУ, ГЛ.ДИРЕКТОР С КАБИНЕТА МУ, АДМИНИСТРАТИВЕН ОТДЕЛ, ЕЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИ ОТДЕЛ, МЕДИЦИНСКИ ОТДЕЛ, СНАБДИТЕЛЕН ОТДЕЛ,/ С 7 Ж.П.СКЛАДОВЕ САМО В СОФИЯ/, БЮДЖЕТО-КОНТРОЛЕН .

ПО ЛИЧНИЯ СЪСТАВ НА НАШИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ СЛЕД 9.IX. МНОГО МАЛКО СЕ НАПРАВИ. НАЙ-МАЛКО ГРИЖИ ЗА ОЗДРАВЯВАНЕТО НА ПЕРСОНАЛА ПО ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ СЕ ПОЛОЖИХА ТУК. ПРОЕКТИРАНАТА ЧИСТКА ПРЕЗ 1945 Г. ПРОПАДНА И ВРАГОВЕТЕ, КОИТО ТУК СА МНОГО СЕ ОКАЗАХА НЕДОКОСНАТИ . ТЕ ПРОДЪЛЖАВАТ И ДО СЕГА ОЩЕ, МАКАР И ПРЕДПАЗЛИВО ДА РАЗСТРОЙВАТ И ВРЕДИТЕЛСТВУВАТ.

3. ИМЕННО, ПОРАДИ ТОВА ГОЛЯМО КОЛИЧЕСТВО НА ПЕРСОНАЛ, УЧРЕЖДЕНИЯ, ПРЕДПРИЯТИЯ, ВЛОЖЕНИ ДЪРЖАВНИ СРЕДСТВА И ВЪРШЕНИТЕ ЧЕСТО САБОТАЖИ, ВРЕДИТЕЛСТВА, ПРОИЗШЕСТВИЯ И ДР. НАЛАГАТ ОБОСОБЯВАНЕТО НА ГРУПА, СПЕЦИАЛНО ПО ОБСЛУЖВАНЕТО НА Б.Д.Ж. , ПРИСТАНИЩАТА И ТРАМВАЙТЕ В СОФИЯ.

ТАЗИ ГРУПА НЕОБХОДИМО Е ДА ОСТАНЕ В ЗАВАРЕНИЯ ЩАТ, А ИМЕННО ОТ 7 ОПЕР. РАБОТНИЦИ.

ИСКАНИЕТО МИ ЗА СФОРМИРАНЕ НА ОП.ГРУПА САМО ЗА АВТОПРЕВОЗА И ВЪЗД. СЪОБЩЕНИЯ ДА ДОБИЕ ЩАТ ОТ 4 РАЗУЗНАВАЧИ И 1 ГР.НАЧАЛНИК.

ЗА ЩАТА НА СЛУЖБИТЕ ПО ТРАНСПОРТА В ОТДЕЛНИТЕ ОБЛАСТИ, СВЕДЕНИЕ ЩЕ СЕ ДАДАТ ОТ ТЕЗИ ПОСЛЕДСТВИЕ.

НО ПО МОЯ ПРЕЦЕНКА С НОВИЯ БЮДЖЕТ ДА СЕ УВЕЛИЧИ ПЕРСО-

Из архивите на ДС

39 8

НАЛА НА СЛ."ТРАНСПОРТИ" КАКТО СЛЕДВА :

В ПЛЕВЕН С ОЩЕ 3 ОТ 4 НА 7 ,/КАТО 1 СЪС СЕДАЛИЩЕ Г.ОРЯХОВИЦА/.
В ВАРНА " 1 ОТ 3 НА 4
В БУРГАС " 1 ОТ 2 НА 3
В ПЛОВДИВ " 1 ОТ 3 НА 4

СЛЕДОВАТЕЛНО , ПЕРСОНАЛЪТ НА СЛ."ТРАНСПОРТИ" ЗА ЦЯЛАТА СТРАНА ДА СЕ УВЕЛИЧИ С ОЩЕ 11, Т.Е. ОТ 34 ПО СЕГАШНИЯ ЩАТ НА 44 ПО ЩАТА ЗА 1948 ГОДИНА.

7.X.1947 ГОД.
СОФИЯ .

НАЧАЛНИК СЛ."ТРАНСПОРТИ"Д.С.:
/ИВ.УЗУНОВ /

Д О К Л А Д

Предназначен за инструктивната конференция на ръководителите по областите на служба ТРАНСПОРТИ при Държавна Сигурност

I.НЕКОЛКО ДУМИ ЗА ЗНАЧЕНИЕТО НА Ж.П.ТРАНСПОРТ.

За укрепването на О.Ф.народна власт в нашата страна,успоредно с всички други фактори от политически,културен и стопанско-економически характер,безсъмнение се явява и ж.п.транспорт.Неговото значение е огромно.Може да се приеме, че той е първостепенна важност,защото ако нема ж.п.транспорт/това особено важи за нашата страна,в която от целия транспорт на ж.п.такъв се падат 80%/ние бихме се превърнали в страна без икономика.Нашата вътрешна търговия,особено за големите разстояния не би съществувала.Нашата индустрия не би имала това състояние в което се намира днес.Нашето земледелие не би отбелязало тоя напредък какъвто го има сега.Нашe да бъде по добър и нашия културен облик. С една дума ж,п.транспорт,представлява кръвоносната система на нашата страна а без тая система невъзможно е да се живее,да се диша,да се съществува.
Че такова огромно значение има и се отдава на ж.п.транспорт личи още и от следното:1.че у нас нема достатъчно и добри шосета:2.че у нас несъществува автоиндустрия:3.че ж.п.мрежа в строега и подържането е по ефтина и по здрава отколкото шосейната:4.че ж.п.инвентар/вагони и други/се фабрикуват у нас: 5.че съществува тенденцията ж.п.мрежа,да не се оставя в сегашния и размер а непрекъснато да се увеличава.Защото колкото е по-голема тя,толкова по ефтин подвоз ще бъде осигурен.А без такъв подвоз ние неможем да си представим засилване на производството,на ония продукти и сурови материяли така необходими за засилване на нашата индустрия.Нормалната експлоатация на рудите, камените въглища и другите минерални богатства и горите е невъзможна без ефтин и бърз транспрот.За много то селско стопанските произведения е немислимо да бъдат предложени на консуматора и на нашата индустрия,като сурови материяли на достъпни цени,без последните да бъдат транспортирани бързо и ефтино.Ефтиния транспорт е решителен фактор и за една корекция и в общата ценова политика.Въобще целата стопанска политика е в най-тесна и непосредствен връзка с проблема за транспорта.
Тази голема важност на железниците се схваща много добре от всички врагове на О.Ф.като се почне от лъжеопозиционерите та чак до реакционерите от всички нюанси.Известно е на всички че те надигнаха глава,въпреки забележителния удар нанесен им на 9 Септемврий у нас и с победоносно приключената война преди една година.От края на м.Август 1945 година,те започнаха открита борба против во-о.ф.борба.Но,ето вече 9 месеца от как са започнали тази борба,а резултатите са:че където беха преди 9 месеца те и сега са пак там.Още на третия месец,виждайки безрезултатната фронтална атака срещу О.Ф.,те подеха по пътя на използуване притесненото економическо положение на масите,на използуване предателството,измената,корупцията и др.Сближиха се съвсем открито с бившите фашисти,легионери,бранници,ратаци за да коват интриги клевети и подкопават дълбоките основи на О.Ф.вред българския народ.Те лъжат,и нахално повтарят по неколко пъти въпреки опровержението,подстрекават към неподчинение,разстройват реда и трудовата дисциплина и успоредно с това употребиха терора в лице о на известните вече банди,а в ж.п.транспорт сигнализираха за саботажи пожари вредителства,зловредни агитации формиране на фашистки гнезда.Указанние за това са станалите напоследък катастрофи.В един период от 6месеци са зарегистрирани около 10 значителни по размери катастрофи,надминаващи 60 милиона лева материални загуби и към 40 пътници и служители убити.

Из архивите на ДС

2

Само от 1 Януарий т.г.до 32 Март са отбелязани около 260 произшествия по железниците.Наистина в тези произшествия има голем процент на случайност Повечето от тех се считат като нормално явление,като неизбежни спътници в работата.Но има и ж.п.произшествия в които ясно личи политическият елемент който е изразен в понижение на трудовата дисциплина,в небрежното и грубо носене на службата,в разпуснатост,които са резултат на разложителната дейност извършвана от реакционната опозиция у нас.
Всичко това бдителност и вземане на ефикасни мерки за да пресечем възможноста на врага да разстрои ж.п.транспорт,неговата човешка и материална организация.Тези именно причини извикаха на живот нашата служба при Държавна Сигурност по линията на железниците и другите транспорти.

2. КАКВИ ЗАДАЧИ СА ПОСТАВЕНИ НА НАШАТА СЛУЖБА.

Ние сме още в рождението си /3-4 месеца/и без да имаме претенцията, е позна ваме в подробности работата си,все пак ние имаме известен опит.В този период,който се характеризира като такъв на най честите и големи катастрофи до сега в нашите железници,поуката която извлекохме е следната:
а/че саботьори и други вредители са еднакво както железничари така и външни лица.Из между ж.п.служители,това са :укрили се по некакъв начин фашисти,легионери,бранници,ратници.Такива има особено в централната администрация на железниците.
б/разни опозиционери и лъжеотечествено-фронтовци/в миналото нефашисти/.
в/безпартийни и други увлечени от опозиционната демагогия,използувани като оръдия.
Такива,обаче могат да бъдат и външни лица,като инициатори и подбудители.Те могат да действуват самостоятелно което на практика е по редко,но в болшинството от случайте те непременно са свързани с железничари,понеже тия последните познават най добре обстановката всред която работят.
Ние също така в работата си по железниците можем да се срещнем и с шпиони. Допустимо е наши железничари да предават на чуждото разузнаване разположението на наши ж.п.съоръжения/като ж.п.складове с материяли,бензин,масла идр. Такъва случай имаме.Наша задача е да разкриваме и обезвреждяваме шпионажа. Това именно,борбата с саботьори,вредители,диверсанти и шпиони представлява първата наша задача.

<u>Втората задача</u> на нашата служба е да разкриеми поведем борба с фашистки и други антиправителствени подмолни формирования.За да изпълним успешно тая задача,както и първата необходими са много неща.Първо ние ръководството и нашите сътрудници да бъдем добре политически и професионално подготвени.Следват след това обективните фактори:да се познават:конкретната обстановка,обектите,персонала,евентуални железничарски официални ортанизаций,връзките и навън и редица още други неща.Да се наблюдават и проследяват останали фашисти,бранници,ратници и други,като за целта се създаде широко разузнаване.Най добрата наша работа ще бъде тази,когато ние по некакъв начин успеем да си създадем око и ухо в конспиративните групи на опозиционери и реакционери от всичките цветове.

<u>Третата задача</u> е борба с враждебни антиотечествено-фронтовски антикомунистически и антинародни агитаций.Най различни са формите на тези агитаций.Как ще водим тази борба?Задача на политическите организаций наО.Ф. е да водят повече книжна разобличителна борба срещу тези агитаций.Начинът по който ние ще следва да се борим с такива агитаций е събиране на факти, и свидетелски донесения и други материяли,които да създадът на нашата служба достатъчно основание че вършените агитаций са наистина опасни и се отразяват фатално върху нормалния вървеж на работата ва железниците.

<u>Четвъртата задача</u> е да се узнаяти и се надниква в разните поли-

Из архивите на ДС

1098 3

тически,професионални,стопански,спортни,културни и други организаций на железничари.Кои са ръководителите им,активистите им,как работят и какво е влиянието на отечествено-фронтовските и опозиционн партий у тех.
Това са най общите задачи на нашата служба.Настоящия политически момент ни налага конкретни задачи.Те са:а/в най непродължително време,всеки в своята област да установи обектите на службата,които представляват жизнена необходимост,нещо без което немогат железниците.б/на местна почва да се използуват всички възможни средства за опазването от саботажи и вредителства на тия обекти./Да се влезе в връзка с местната ж.п.милиция,да се засили частната охрана на отделните служби,складове идр.,строжа на огради да се засили,създаване на извънредни нощни постове от наши съмишленици,поставянето на опасни реакционери под надзор и т.н.:в/създаване на мрежа от сътрудници,чрез които да се проведе подробно разузнаване за количеството,организацията и намеренията на врага:г/оформяване на досиета за отделни служби,гари и за опасни ж.п.служители:д/в най късо време да се сътави списък по даден образец ведно с кратки характеристики за проявена антинародна или антиО.Ф.дейност на опасни служители

3.ФОРМИ НА САБОТИРАНЕ И ВРЕДИТЕСТВО.

Макар и до сега в случилите се катастрофи при разследването да не се е дошло до установяването на правен умисъл,който е съществен елемент от престъплението саботаж/така както закона нарежда/,все пак фактически ние имаме саботажи.
Например,саботиране и вредителство е щом като всеки ден се краде от железниците :бронз,чугун,електрически материяли,машинни масла от депата,макар и да се таксува това като кражба,при тази крещяща нужда от материяли.Саботиране представляват и катастрофите щом като грубо и немърливо се носи службата.Ако при тая голема липса на материяли се краде,безредно се прахосват и разпиляват ценни материяли,не се икономисват те или се злоупотребява с тех и времето то това неизбежно води към запиране на работата,създаване на смут всред останалите работници,спиране на движението,а това не е освен саботиране.
Поради притесненото икономическо положение,много служители подават заявления за напускане на работата.Наистина положението им е тежко.Но перспективата да излезем от това лошо икономическо положение е повече от добра.И все пак ж.п.служители се подават и се вслушват в реакционната агитация за напускане работата от железниците.И това е саботиране работата на железниците или създаване вместо отстраняване на мъчнотийте и неприятности за народната власт.
Или множина отсътствуват оправдано и неоправдано.Вземат бележки за почивка от лекаря по за два-три-четири и повече дни.Имаме случай в главната ж.п.работилница в София,а това се е повторило и след това,как един ден от 3,300 работници отсътствуват 800-900 души,т.е.близо 1/3.Губим производство за милиони левове,сега когато е нуждно максимално производство.И това е саботиране.Множина,инак добри отечествено-фронтовци,отричат да има в това умисъл.Но саботаж се върши и по немърливост,небрежност,недостатъчно сериозно отношение към работата.
Тия катастрофи които се случиха напоследак не се дължат само на причини от икономически и технически характер,от липса на материяли или износени такива.
Те имат и политическа подкладка.Но работата е там че те се вършат по много фин и деликатен начин.Освен това досега съществуваха много празнини в законите противоречиви клаузи и текстове,неудатно редактирани законни положения,необхванати фактически положения,липса на система и ред в закони,правилници,наредби,заповеди и [illegible] Изменения и допълнен закон [illegible] 409. [illegible] 35,000 [illegible] и за немърливост работата се изменя.

Общо на службата
В цепата отрана има над 400 гари и спирки, или 35000 ж.п. служебен и още други.

Из архивите на ДС

значителни по размери и стойност съоръжения.Съществува една голема разпръснат тост по всички части на страната на служби и съоръжения на Б.Д.Ж.Но в тая разхвърленост има план и ред.Ние неможем целостно да обхванем железниците и да надникнем навсякъде.Затова пък нашето внимание да бъде концентрирано там където има големо движение,значително струпване на ж.п.персонал,на служби и материяли.Наистина не е без значение да знаем и за Берковица или за Добринище но тук нема трафик или големи материални интереси.Освен това трябва да държим сметка за момента в който работим.Брагът има по добри условия за своята работа в по големите и особено възлови гари,както и по линийте където движението е голямо.Тук са събрани повече реакционни сподвижници и връзката им е честа и редовна.Ето защо най напред,ние ще следва да обхванем и опознаем в подробности персонала и службите по възловите гари и особено тия намиращи се по централната северна и южна линий.Това е критерият за обектите.

Като първа задача за поставяне работата ни в ред е всеки в областа си да уста нови обектите си и броя им.По отделно за всека област следва да се обхванат:

За Пловдив:движението,ж.п.работилница и деподсточна и триажна гари,районния ж.п.склад,Сараньово,Раковски,Златн дол,Свиленгради Кричим.

За Стара-Загора:движението,ж.п.работилница и депо,сточна гара,ж.п.складза масла и бензин,Михайлово,Нова Загора и Тулово-Дъбово.

За Бургас:движението,ж.п.работилница и депо,сточна гара,Пристанището и Митницата,Сливен,Зимница,Ямбол Карнобат и Мурна.

За Варна:движението,ж.пработилница и депо,сточна гара,ж.псклад за масла,Пристанището и Митницата,Корабостроитехницата,Кораловаг,Синдел,Йовкое Каспичан Шумен и Кардам.

За Русе:движението в трите гари,ж.п.работилница и депо,сточна гара,ж.п.склад корабната работилница,Пристанището и Митницата,

За Плевен-Горна Ореховица:движението,сточната гара,ж.п.работилница и депо, Радиотелеграфната централа,ж.п.склад,тех.служба,Свищов,митницата, Царева-Ливада,Левски,Ловеч-самолетната фабрика,Дреново-вагонната фабрика и други.

Особено за пристанищните градове е нужно да се проведе разузнаване и всред комисионерите и хамалите и техните организаций.За всички останали още и трам вайното движение,градското осветление и ж.п.подържане.

5.ОРГАНИЗАЦИЯ НА СЛУЖБАТА.

Службата се оглавява от ръководство при Д.С.София.

За провинцията службата се направлява и организира от ръководител за областа.

Седалище на областния ръководител е Областното управление на Милицията-Д.С. а за Плевенска област,седалище Окръжно Окръжийско управление на милицията Д.С.

Длъжност и възнаграждения. Ръководителите са длъжностни лица при Д.С.Те се назначават на длъжност разузнавачи от IV до I степен.Те изпълняват длъжноста -заведующи службата транспорти.

Канцелария. Ръководителите на службата в всека област образуват своя канцелария.Всички преписки,досиета и останалата кореспонденция ще се завежда и съхранява в службата./освен досиетата и то привършените/.
Досиетата ще се образуват в областа.Оргиналните документи и книжа от досиетата ще се превеждат в централното ръководство на службата София,където ще се съхраняват в централната картотека.
Рапорти.Такива ще се представят от областните ръководители на всека 1-во и 15-о число от месеца и то редовно.При екстраординерни случай /като катастрофа или пожар и др./ще се представят извънредни доклади

Персонал. За сега не се поставя въпрос за увеличение на персонала на службата при отделните области.Ще зависи от работата и бюджетните средства.

За машинописари ще се използват наличните такива при Д.С.в Обл.управления.
За останалите катастрофи и други значителни произшествия по железниците,незабавн но телефонно или телеграфно да се уведомява службата в София.
Следствията по катастрофите в целата страна ще се водят от специално длъжност но лице от централното ръководство в София.
Връзката с службата в София ще се осъществява телефонно,телеграфно и с пощата. Останалата кореспонденция отнасяща се до служба транспорти ще бъде превеждана до Н-к Държавана Сигурност с добавката служба транспорти.
Инструктиране и проверки.За да бъде делова и резултатна нашата работа,безусловно необходимо е да се често посещават и нструктират нашите съ рудници по места,понеже тези последните нямат физическата възможност да напускат предприятията си.Освен това поставянето на задачите,проверка на техното изпълнение като и получаването на резултатат налага също често и непосредствено срещане с сътрудниците.Поставянето на задачите и предаването и прибирането на материяли не е предпочтително да се изпращат по пощата,а да се дават на ръка.Всичко това предполага улеснения по пътуването и други разходи на ръководителите.Затова обиколката на сътрудниците в областа,инструктирането им и поставяне на задачи ще става редовно един път в месеца и то с прекъсване за икономий. Само при значителни катастрофи и произшествия незабавно да се отива местото.За останалите случай ще иска предварително разрешение от сл. в София.При пътуване по железниците по инструктиране и проследяване и други подобчи ще се използват безплатните ж.п.карти номиращи се при Д.С.в областа.Добре е картите да бъдат безименни за да не се издават на врага нашите проследячи.
Сътрудници.Разузнаването е немислимо без наличието на една широка мрежа от сътрудници.А добро и резултатно разузнаване ще имаме тогава,когато успеем да си създадем преданни иподготвени сътрудници.Необходимо е да се знаят неколко неща когато е въпрос за вербуване на сътрудници:
1.че вербуването може да бъде на идейна основа.
2. --"-- може да стане и поради компрометиращи обстоятелства
3. --"-- може да се осъществи и с пари/сребролюбие/.
Кой път е за предпочитане?Опитът ни подсказва че първият начин сега на практика е най подходящ,най употребим,защото ние имаме достатъчно много съидейници,преданни,захранени с класова умраза и завербуването им става без много усилия и парични средства.А това последното е важно,понеже средствата ни са ограничени.Тук да се провежда предварително проучване за политическия,нравския лик за семейно и материално положение на избрания сътрудник.Добре е да не са стихийни,словоохотливи прибъркани,Да бъдат тайни,скромни,трезвеници с политически познания съобразителни,внимателни идруги подобни качества.
Вторият и третият начин могат да дадът много по ценни и положителни резултати отколкото първият.Освен това тук ние добиваме възможноста да проникнем в самите редове на противника и да добием по точни сведения за кратко време.Изобщо и по трите начина ние можем да проведем резултатно разузнаване стига да сме внимателни и да действуваме с умение и такт.Но завербуването само по себе си не е достатъчно.Нуждно е обработване на сътрудника,непрестанна и грижлива работа върху него проверка върху неговата дейност.Да се внушава на сътрудника че трябва да изучи в подробности противника,както и другите обекти/материални/ Внимателно да му се поставят задачите.Да бъде вежливо корегиран.За сведенията които дава и които ще събира да му се внушава същите да бъдат обективни,достоверни,непреувеличени,кратки и ясни.С една дума проблемът за сътрудниците е най важния и най деликатния.Една строго определена и за винаги рецепта по това не съществува.Животът ще ни

Из архивите на ДС
61

Из архивите на ДС

учи как да постъпим и какво да правим в даден момент.Когато за включването на сътрудник в нашата служба се наложи да се постъпи по втория или третия начин да се предварително уведомява службата в София.
Едно важно условие при завербуването е да не би набелязания зат сътрудник да е такъв вече в една от другите служби на Държавна сигурност.Предварителн да се проверява за това за да не се излага Държавна Сигурност.

6. ПРЕДОХРАНИТЕЛНИ МЕРКИ

Нашата служба в областа да развива максимална самоинициатива за избегване на нередности в транспорта.На място да се обмислят начините и средствата за предотвратяването на каквито и да е бъдещи произшествия по ж.п.ведомство. Не бива да се чака заповед и нареждане само от горе за всякъ случай.
б/Да се вдиза винаги в връзка с О.Ф.политически и професионални организаций за съдейс вие и компетентноста на останалите ж.п.административни органи да се взима под внимание.
в/Да се провежда предварително и основно проучване на опасни ж.п.служители и след достатъчна преценка за техната дейност да се предп иема:уволнение задържане,следствие или пък да се остави на работа.
г/Задържането да ства винаги с знанието на началника на Държавна Сигурност в областа,а също така при важни случай да се уведомява и службата в София. Ние трябва да вървим по линията на взимане на предохранителни мерки за осигуряване на спокоен и редовен ж.п.транспорт,откоркото да действуваме след свършените факти.Това трябва да бъде наше ръководно начало.

01

7.НАКАЗАНИЯ ЗА ПРЕСТЪПЛЕНИЯ И НАРУШЕНИЯ ИЗВЪРШЕНИ В ТРАНСПОРТ

За едно правилно и целостно оформено дознание и следствие,нуждно е предварително да се познават некой закони,които предвиждат наказания за извършени престъпления по железниците.За такива наказания се говори в следните текстов

1.В текста на чл.391 от Наказателния закон,където за всяко злоумишлено разрушаване на обитаеми здания,кораб,ЖЕЛЕЗНИЦА или друго строене с помощта на взрив наказанието е смърт или доживотен тъмничен затвор.
2.В текста на чл.405 от наказателния закон до чл.412 от същия закон включ. чл.405 гласи;който умишлено повреди железница или други принадлежности към нея и изложи чрез това на опасност живота или имота на другиго наказва се с доживотен тъмничен затвор ако е последвала смър за другиго. или до 5 години в всеки друг случай.
По същия начин се наказва и онзи който умишлено причини такава опасносе като премести или премахне некой знак предназначен за предпазване или пък като даде лъжовен знак или не даде установения знак на железница.
Ал.3-та:който хвърга камъни дървета или други твърди тела или пък стреля върху влак в движение,наказва се с тъмничен затвор не по малко от 3 месеца и с глоба.
Чл.406 гласи:в случайте означени в чл.405 и причинени по непредпазливост виновният се наказва с тъмничен затвор до 1 година.Ако ли в тоя случай епоследвала смърт за другиго наказанието е не по малко от 6 месеца.
Чл.407 гласи:наказва се и онзи служител от жерезница,който умишлено изложи на опасност чужд имот или живот на лица които се нахождат върху или ж.п.влак.Ако това деяние е извършено по неумърливост наказва се по чл.406
Чл.408 гласи:Който умишлено повреди телеграф или телефон,негови принадлежности или по друг начин побърка или прекъсне телеграфно съобщение наказва се:с тъмничен затвор не по малко от 6 месеца.Ако е извършено по неумърливост то наказанието е до 6 месеца.Ако това деяние е извършено при насилствено завземане на станция или в време на метеж наказанието е от една годена до три.
Чл.409 гласи:по чл.408 се наказва и онзи телеграфен чиновник или служителкойто умишлено или по нтмърливост към своите длъжности побърка затруд и

Из архивите на ДС

или прекъсне телеграфното или телефонното съобщение.
Чл.410 гласи:Който умишлено стори или допустне да се разбие,разруши,да заседне или да потъне корабі и изложи чрез това на опасност живота или имота на д другиго наказва се с доживотен строг тъмничен затвор ако е последвала смърт.
От 5 до 10 години ако е последвала тежака телесна повреда и
До 5 години в всеки друг случай.
Чл.411 гласи:В случйте означени в чл.410 и причинени по непредпазливост наказанието е тъмничен затвор не по малко от 6 месеца.
Чл.412 гласиПо чл.410 се наказва и онзи който умишлено причини споменатата опасност като премахне или премести знак предназначен за сигурност на кораб ните движения или като пропусне да даде тъкъв знак или пък даде лъжовен знак

В главата за предателство и шпионство също така са предвидени наказания:
В чл.111 от наказ.закон пункт 5 е казано;който в вреда на българската военна сила или в полза на друга държава,запали сруши или по друг начин направи непригодни:оръжие,военни материяли храни или други военни средства,както и мост,бент,насип,сграда,железен или друг път или друго съобщително средство. наказва се с смърт.
В чл.112 от наказ.закон-който в интерес на друга държава издаде или се опита да издаде или пък събира сведения с цел да издаде държавна тайна наказва се смърт или строг тъмничен затвор не по малко от 10 години./държавна тайна са писма,чертежи,карти и др.от военно,политическо,стопанско и друго естество/

За кражба извършена от ж.п.служител в ведомството на железниците,като служителя се е възползувал от своето служебно положение наказва се по чл.315 т.7 с строг тъмничен затвор до 15 години.
По чл.315 т.7 ал.11 от наказ.закон-не по малко от 1 година тъмничен затвор ако са откраднати важни материяли или части необходими за поправка,подържане или използуване на съобщителните уредби,возила и съоръжения независимо от стойноста им-строг тъмничен закон от 5 до 15 години.

От закона за уредба и управление на Б.Д.Ж.и пристанищата чл.23 се изменя:
Служител по ведомството на Гл.Д.Ж.и П.,който по непрепазливост постави в сериозна опасност съобщителни уредби,возила или съоръжения макар и да не са последвали щети наказва се с строг тъмничен затвор до 15 години.
Чл.22-и се изменя така:Служител по ведомството на Гл.Д.Ж.и пристанищата, който повреди или загуби повереното му по служба за пазене или разпореждане държавно или частно имущество на стойност над 5000 лв. наказва с до 5 години
Чл.22-к се изменя така:Служител по ведомството на Гл.Д.Ж. и пристанищата който вън от случая на чл.2 от наредбата на S.S.H.B.умишлено причини повреда на съобщителни уредби,возила ии съоръжения наказва се с строг тъмничен затвор не по малко от 10 години.
Ако е причинена значителна повреда или е последвала смърт за другиго,наказанието е строг тъмничен затвор до живота или смърт.
Чл.22л се изменя така:За престъпления по този закон не се прилага закона за условното осъждане.
ДИСЦИПЛИНАРНИ наказания предвидени в дисциплинарния правилник на Б.Д.Ж.
Чл.8.Служител по ведомството на Гл.Д.Ж.и П.се наказват за извършените от тех нарушения с следните наказания:
а/обръщане внимание
б/глоба в размер до 1/4 от месечната заплата.
в/лишаване от право на безплатно пътуване за срок до 1 година.
г/отработване в извън служебно време в двоен размер закъснението или отсъствието от работа :
д/възлагане изпълнението на друг род по тежака работа за срок до 6 месеца.
е/отлагане повишението за срок до 2 години.

63

Из архивите на ДС

8

ж/преместване в друго местожителство за срок до една година.
з/понижение в длъжност за срок от 6 м.до 1 година в същото или друго местож
и/уволнениеот служба за срок до 3 години.
к/уволнение за винаги
л/уволнение за винаги и представяне за изпращане в трудово-изправ.общежитие
Чл.Наказателното преследване ако такова е възбудено не изключва и не спира дисциплинарното.
По чл.5 от дисципл.правилник-трудово-дисципл.нарушения са онези небрежни или умишлени действия или бездействия,които нарушават установените с закони, правилници,наредби заповеди и др.организационен ред и функционеране на службите по ведомството на Гл"д"ж"и П.
Такива дисциплинарни нарушения например съставляват:
а/неизпълнение на заповед.
б/кражба,обсебване,подправка или съставяне на лъжливи документи,подкуп.
в/немърливо и недобросъвестно изпълнение на службата.
г/неявяване на работа ,закъсняване и отсъствие от работа.
д/недостатъчен контрол върху служебните действия на подведомствените служит
е/пиянство,неморален живот,самоправства,лошо съжителство и клеветничество.
ж/небрежно и грубо държание спремо външни лица през време на службата.
з/неспазване предписанията за формено облекло.
и/участие в забранени от закона организаций,събрания и др.
к/издаване служебна тайна.
л/непристойно държание към по старшите по служба.
Чл.6.Началник който узнае че е извършено от подведомствен нему служител дисциплинарно нарушение а не наложи наказание в кръга на своята дисциплинарна власт или не възбуди дисциплинарно преследване се наказва дисциплинарно.

НЕКОЛКО ДУМИ ЗА КОНСПИРАЦИЯТА В РАБОТАТА НИ.

За нея е много пъти говорено.Тя е в сила и в нашата работа вред железницит Поставянето на задачите да става винаги индивидуално.Да се съхраняват грижливо и в пълна тайна всички материали и документи.Сътрудниците да бъдат проверявани и следени в техната последователност,в линията на работата.

--------"""--------

Теоретическа политическа подготовка
1. Познаване на врата/сдъни, гери, мостове
тунели – канъци, пасти, изкопи
2. Разучаване на перонала.

строго - поверително

УТВЪРЖДАВАМ :

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

н-к отдел :
/В.Чанков/
София , 27.III. 48 г.

О П Е Р А Т И В Е Н П Л А Н

за тримесичие АПРИЛ,МАЙ ЮНИ на 1948 г.
на служба "Траспорт " при отделение "Б".

I. ОСНОВНИ ОБЩИ ЗАДАЧИ НА СЛУЖБАТА ПРЕЗ ТРИМЕСЕЧИЕТО :

Главната задача през настоящата тримесичие на службата е да предотврати всякакви саботажи,вредителства и деверсии в този сектор като с това гарантира нормалното изпълнение на 2. год. стопански план. В службата има понастоящем 6 ваканции, които в резултата дават празнини в шест ресора и за това през настоящето тримесичие службата ще положи усилия да запълни всички ваканции.

Навторо место обслужваните обекти до сега бяха обхванати повърхностно и агентурата нямаше конкретни задачи. пПрез настоящето тримесичие плановете подсигуряват с агентура най уязвимите места по обектите.

А. ПОДОБРЕНИЕ,РЪКОВОДСТВО,ПРОВЕРКА И РАЗШИРЕНИЕ НА ЕГНТУРНО ОСВЕДОМИТЕЛНИЯ АПАРАТ.

През настоящето тримесичие видно от приложените планове се конкретизира задачата на всеки информатор и агент ,като се насочват към враженските проявления в обекта

а/Подобрение на ръководството

Мероприятия :

С оглед подтягане на агентурарата и даването на правилни задачи през настоящето тримесичие ще се извършат от I. група транспор 10 контролни срещи и от 2 група автотранспорт 1о контролни срещи . Или през настоящето тримесичие ще бъдат проконтролирани 20 агента и информатори на службата.

Ще бъде вербувана нова агентура в централното управление на летище "Враждебна, автомобилната дирекция,гаража и "Еспрет".,ж.п. депо,ж.п. тракция , електрическия отдел,

б/ Проверка на агентурно осведомителния апарат

С оглед избегването на двойници ще бъде проверена деятелноста на пет агента ,чрез паралелена агентура.

В/ Вербовки

През настоящето тримесичие ще бъдат вербовани

агенти - 14
информатори -29-

г/ активни разработки.

през настоящето тримесчие ще бъдат отпочнати две активни групови разработки и шест лични. предварителни разработки.

д/ литерни досиета

През настоящето тримесичие ще бъдат открити три литерни досиета.

е/ проверка и вербовки на явки.

през настоящето тримесичие са запланирани вербовки на

2

шест явки.

ПОДОБРЕНИЕ ОТЧЕТНОСТА В РАБОТАТА.

През настоящето тримесечие ,всеки оперативен работник ще отчита извършването по плана ,календарно ежедневно

Инспектор :

Из архивите на ДС

У Т В Р Ъ Ж Д А В А М

Н-К ОТДЕЛ I ПРИ Д.Д.С.

.....

/ В. ЧАНКОВ /

Строго поверително.

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

ОПЕРАТИВЕН ПЛАН

ЗА III-то ТРИМЕСЕЧИЕ НА 1848 год. НА СЛ. „ТРАНСПОРТИ – ОТДЕЛЕНИЕ „Б" ОТДЕЛ I ПРИ Д.Д.С.

I. ОСНОВНИ И ОБЩИ ЗАДАЧИ ПРЕЗ ТРИМЕСЕЧИЕТО

Отчитайки работата по транспорта за изтеклото тримесечие се констатирва че все още обектите не са обхванати целостно и че не сме се задълбочили в работата си. През настоящето тримесечие, като задачи се поставят: 1. да се насочим към вербовка на агенти. 2. Вербовката на информатори да става по възможност от безпартийни и добри специалисти. 3. Вербовка на нова агентура да се насочи към обекти, в който се е очертало прояви на вражеска дейност в производството, като: В завода „Г. Димитров" при отделения леярно и стругарне В електротехнически отдел и триажна гара Подуене. В обекти в който се забелязва концентрация на вражески елементи, в тоз момент в главната дирекция на Б.Д.Ж. отдели: Вътрешен и международен, Планов и Оперативен. В летище Враждебна. В степански обществен превоз „СТОП"

За добрата квалификация на О.Р. и подобрение качеството на работата, обектите на отделните О.Р. се разпределят по линий/специалност/, което ще даде възможност на О.Р. да ръководят работата по линий в цялятя Ж.П. мрежа.

II. ПОДОБРЕНИЕ НА АГЕНТУРАТА.

През ностоящето тримесечие ще се изгради резидентура в следните обекти 1. В ж.п. депо София, 2. В вагонна служба при триажна гара Подуене. В вагонния отдел при завода „Г. Димитров" резидента „ВЕЛЧЕВ" ще бъде подменен с друг, тъй като до сега е дал много слаба работа.

Наличния агентурно-информационнен апарат, ще се използва за обслужване на обектите с О.Н.Д. и наличните активни и предварителни разработки, като някой от тях, ще бъдат насочени към обекти в който са се очертали прояви на вражеска дийност, изразяваща се в спъване на производството. По разработките се предвиждат вербовки на 12 информатори квартирници.

III. ОТ НАЛИЧНАТА АГЕНТУРА ЩЕ БЪДАТ НАСОЧЕНИ.

1. МИНИСТЕРСТВО НА Ж.А.В.С.

а/ Отдел административен
агенти ..1 ще обслужва лице от разработка „БУКСА"

б/ Отдел вътрешни и международни съобщения.
агенти .....
инф. ....1. ще обслужва лице с лична предварителна разработка.

в/ Отдел кадри
инф. ..1. ще бъде въведен към лице от отдел вътрешни и международни съобщения, с предварителна лична разработка.

2. СЕКТОР ОБЩА АДМИНИСТРАЦИЯ.

а/ Отдел административен.
агент ..1
инф. ..1 и двамата ще се насочат да обслужват лица по разработка „БУКСА"

б/ Отдел медицински
инф. ..1 ще се насочи да обслужва лице от разработка "БУКСА"

6

3. ДИРЕКЦИЯ Ж.П. РАБОТИЛНИЦИ.

а/ Завод „Г.Димитров"

агенти ...1 ще обслужва лице от разработка „Букса"

инф. ... .3 /три/ по разработка „БУКСА" и лице заподозрено в вражеска дейност.

4. ОТДЕЛ ЛОКОМОТИВЕН

а/ Инспекторат

резиденти ...1 ще контролира и домаоя за дейноста на н-к отдел машинен и н-к отдел планов.

5. ОТДЕЛ ДВИЖЕНИЕ

а/ Инспекторат

резидент 1 се насочва към лице на отговорен пост,очертан реакционер с оглед откриване О.Н.Д.

б/ Гара София

агенти ..2 се насочват към лица по разработка „БУКСА" и „КУПЛА"

в/ Превозна служба.

агент ..1

инф. ..1 и двамата насочени към лица от разработка „БУКСА"

6. ОТДЕЛ Т.Т. СЪОБЩЕНИЯ

а/ Електротехническа служба.

агенти ..3

инф. ..1

рез. ..1 Всички ще се използват за лична разработка „СИГНАЛ" и временна предварителна разработка/групова/

7. СЕКТОР ФИНАНСОВО.СТОПАНСКИ

а/ Отдел контрола приходи

агент ..ще обслужва 3 лица с вражеско отношение към О.Ф.

10. АВТОТРАНСПОРТ,ВОДЕН ТРАНСПОРТ,ДИРЕКЦИЯ НА ТРАМВАЙТЕ И ДЕСПРЕД

В поменатите обекти на агентурата не са поставени специални задачи.

11. АВИО-ТРАНСПОРТ.

а/ Летище Враждебна

агенти ..2 насочени към разработка „ХАИНКЕЛ" 111.

III. РЪКОВОДСТВО НА АГЕНТУРАТА.

Основна слабост при ръководене на агентурата е че О.Р. в голямото си болшинство се явяват на срещите си не подготвени.

През настоящето тримесечие О.Р. предида стилат на среща,ще бъдат проверявани от пом. груповия началник или от груповия.На получените донесения ще поставят своевременно добре обмислени задачи

IV. ПРОВЕРКА НА АГЕНТУРАТА.

През настоящето тримесечие ще се проконтролира работата на следните агенти: Агент „СВЕТЛИНА" ще се използва за проверка на агент „НАЧО", агент „ЗЕМГАБЕР" ще се използва за проверка на агент апарат,информатор „ЗВЪНЕЦ" ще се използва за проверка на агент „ПЕЛИТОВ".

С недалите до сега добра работа с.с. ще се проведе събеседване съвместно с груповия началник или инспектора,за активизация,тия от тях който след това не подобрат работата си,ще бъдат изключени от апарата.

Из архивите на ДС

Из архивите на ДС

7

V. ВЕРБОВКА НА НОВА АГЕНТУРА.

Някой от обектите не са обхванати целостно с агентурен апарат. Въпреки това са предвидени малко вербовки, с цел да не се изпустне работата по разработките.

По обекти ще се извършат следните вербовки:

1. МИНИСТЕРСТВО НА Ж.А.В.С.

а/ кабинет на министра
вербовка на 1 агент, за контролиране инспектората при министра.

б/ Отдел вътрешни и международни съобщения.
вербовка 1 агент, за разкриване вражеска дейност.

в/ Отдел Планов.
вербовка 1 агент, за контролиране работата и съхранение на плановет

г/ Отдел Оперативен
вербовка 1 агент, за контролиране дейноста на лицата работящи тук.

2. СЕКТОР ОБЩА АДМИНИСТРАЦИЯ

а/ ОТДЕЛ АДМИНИСТРАТИВЕН
вербовка 3 инф. от който 2 квартирници.

б/ 3. ДИРЕКЦИЯ Ж.П. РАБОТИЛНИЦИ.

а/ Завод „Г.ДИМИТРОВ"
вербовка 2 агенти, за контролиране враж. дейност в отделения: леярно и стругарно.
- " - 1 инф.

4. ОТДЕЛ ЛОКОМОТИВЕН

а/ Инспекторат.
вербовка 1 агент, за разкриване вражеската дейност.

б/ Ж.П. депо
вербовка 1 агент, за разкриване вражеска дейност в хим. лаборатория.
- " - 1 резид, за прикрепване инф. „ФРИДМАН" и „ПАРАВОЗ"
- " - 4 инф. от който 2 квартирници.

5. ОТДЕЛ ДВИЖЕНИЕ

а/ Отделение транспортен план.
вербовка 1 агент, за разкриване на вражеска дейност.

б/ Гара Подуене
вербовка 1 агент, за разработка „Купла"
- " - 3 инф. от който 2 квартирници

в/ 6. ОТДЕЛ ВАГОНЕН

а/ Отдел административен
вербовка агент 1 за разкриване вражеска дейност
- " - инф. 1

б/ Вагонно отделение при завода „Г.ДИМИТРОВ"
вербовка агент 1 за разкриване вражеска дейност в производсвото.
- " - инф. 2 за контролиране работата в производството и разкриване вражески прояви.

в/ Вагонна служба при триажна гара Подуене.
вербовка 1 резидент, за ръководство на новозавербованите 3 информ.
- " - 2 инф. за следене хода на производството и за враж. прояви

8

15. ДИРЕКЦИЯ НА ТРАМВАЙТЕ.

а/ Отдел административен.

вербовка агенти 1 за навлизане в вражески среди

б/ Отдел движение.

вербовка резид. 1 за създаване резидентура.

в/ Главна техническа работилница.

вербовка резид. 1
- " - инф. 2 за откриване на вражеските елементи.

г/ Депо „СТАНЮ ВАСИЛЕВ"

вербовка инф. 1

16. ДЕСПРЕД.

вербовка агенти 2,за навлизане в вражеските среди.
- " - инф. 1

VI. ОТЧЕТНО НАБЛЮДАТЕЛНИ ДОСИЕТА.

През настоящето тримесечие,ще се открият О.Н.Д. по обекти:

1. Ж.П. ТРАНСПОРТ

а/Завода „Г.ДИМИТРОВ" 2
б/ Тракция и депо София 2
в/ Вагонна служба 1
г/ Отдел подържане 1
д/ Сточна гара малка бързина 1

2. АВТО-ТРАНСПОРТ.

а/ Дирекция автомобилни съобщения 1
б/Стопански обществен превоз-СТОП 1

3. ДИРЕКЦИЯ НА ТРАМВАЙТЕ.

а/ Медицинска служба. 1

VII

VII. ПРЕДВАРИТЕЛНИ АГЕНТУРНИ РАЗРАБОТКИ.

Ще се открият предварителни агентурни разработки по обекти както следва:

а/ Отдел електротехнически .....1 групова
б/ Вътрешни и международни съобщения..1 лична
в/ Отдел планов при гл.Д-ция Б.Д.Ж. ..1 лична
г/ Отдел оперативен .....1 лична

VIII. АКТИВНИ АГЕНТУРНИ РАЗРАБОТКИ.

1. Ж.П.ТРАНСПОРТ.

а/ Отдел административен .....1 групова
б/ Отдел електротехнически .....1 лична
в/ Триажна гара Подуене .....1 групова

2. АВИО-ТРАНСПОРТ.

а/ Отдел административен .....1 групова

IX. МЕРОПРИЯТИЯ ПО АКТИВНИ РАЗРАБОТКИ.

По разработка „БУКСА" по набелязаните връзки ще се пишат писма за проучване на лицата: 1. Цанко Лилов н-к гара Алтимир - Оряховско. 2.Михайл Костов Вучидолов секц. инженер - Враца. 3. Ще се издири имет на сестрата на Диню Петров от Б.Слатина,с която прави срещи Кирил Кон

Из архивите на ДС

Из архивите на ДС

антинов. 4. Да се установят трите имена на магазинера на ст. гара Кюстендил. 5. Да се изучи лицето от с. Соволене – Кюстендилско с което се среща Кирил Константинов.

По заварена активна разработка „ЛЮЛЯК" от Д.В.С. ще се извърши документация.

По заварена активна разработка „ХАИНКЕЛ" 111 ще се проведе секретен обиск с цел документация.

X. РЕАЛИЗАЦИЙ НА АКТИВНИ РАЗРАБОТКИ

До края на тримесечието ще се реализира акт. разработка „КУПЛА"- ж.п. транспорт и разработка „ЛЮЛЯК" от Д.В.С.

XI. ЯВОЧНИ КВАРТИРИ.

За подобрение ръководството на агентурата се предвижда вербовка на явочни квартири.

1. ж.п. транспорт .....7.
2. Автотранспорт 3
3. Авио-транспорт 1
4. Дирекция на трамвайте 1

XII. ПОДОБРЕНИЕ НА АГЕНТУРАТА.

През настоящето тримесечие отчетноста ще се провежда в следния вид:

1. Ежедневно О.Р. ще изготвят своите работни планчета
2. ще водят редовно графиките.
3. За през тримесечието ще се запланира от груповите началници основно обследване на О.Р.

ПРЕЗ III-то ТРИМЕСЕЧИЕ за 1948 год. ПРИ СЛ. „ТРАНСПОРТИ" ОТДЕЛЕНИЕ „Б" СЕ ПРЕДВИЖДА ДА СЕ ИЗПЪЛНИ СЛЕДНОТО:

№ по ред	ОБЕКТИ НА ОБСЛУЖВАНЕ	ЩЕ СЕ ВЕБОВАТ.			ЩЕ СЕ ОТКРИЯТ				Разработки за реализация.	Забележка
		рез	аг.	инф.	Предраз	Актраз	ОНД	явкв		
1.	ж.п. транспорт	3	16	29	4	2	7	7	1 акт.	
2	Въздушни съобщения	–	3	3	–	1	–	1	–	
3.	Водни съобщения	–	2	3	–	–	–	–	–	
4.	Автомобилни съобщения	–	8	9	–	–	2	3	1 акт	
5.	Трамвайни съобщения	–	2	3	–	1	1	1	–	
	ВСИЧКО	3	31	47	4	4	10	12	2 акт.	

София, 26 Юни 948 год.

Инспектор сл. „Транспарти":
/Н.А.Улинс

ОДОБРИЛ Н-К ОТДЕЛЕНИЕ „Б":
/Б.Зеев/

1

О Т Ч Е Т

за тримесечието от 1.VII до 30IX.1948 год.
на ОР 2557 гр.16 сл."ТРАНСПОРТ" при Отделение"Б"

I. ОТДЕЛ ДВИЖЕНИЕ

1/ АГЕНТУРНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ОБЕКТ.

Отдел Движение представлява важен и ръководен център на всички служба в цялата н.п.мрежа. От него се ръководи и направлява работата на всички гари.Към него съществуват седем отделения,а освен това държи директна връска с всички областни управления в страната.От него се налагат наказания на провинени служители,има служба която се занимава с всички станали произшествия в страната. Освен това от там се назначават ,преместват и уволняват служителите от станционния и превозен персонал.Броят на служителите работящи в отдела е 91 служители. Агентурният апарат в обекта е недостатъчен,обслужва се от един агент,който в последно време не дава работа по здравословни причини,болен на легло,в медицински отпуск и подал заявление да се мести в областното управление при гара Пловдив. Освен това в обекта работят 1 резидент и двама информатори ,които дават добра работа но се чувствува затвореност в отделните служби.Необходимо е да се вербув агентурен апарат в оперативно отделение и деловодството където се очертават повече хора с вражески прояви.

2/ ВОДЕНЕ НА О .Н.Д-та и РАЗРАБОТКИ.

До сега отчетно наблюдателни досиета на вражески елементи от отдела не се водят,въпреки че в общата папка на същия обект има доста материали за известни лица.По плана е запланува агентурна находка къв Стоян Йорданов Стоянов,който премина на работа на друга служба,а сега прави постъпки от ново да се върне на работа в отдел движение, и инж. Константин Христов Драгнев за което беше инструктиран агента ОДВ-26Тобаче постъпиха слаби и материали по слаба връска на агента с лицето. В служба КОНТРОЛА ВАГОНИ се се очертават лица реакционно настроени и с вражески прояви .Особенно в това направление е проявен Зафир Иванов Зафиров,Невена Петкова Каравелов от деловодството и други. Смятам,че агентурния апарат в този обект е крайно недостатъчен,за да може да се провежда една цялостна работа.
Разработки в обекта не са открити и не се водят.

3/ Спомена се за ръководната роля на Отдел Движение за редовността,сигуността и правилното провеждане на службата по движението в страната. От там се изработват правилници,наредби,Разписания и планове за правилното провеждане на службата и рационално използуване на всички средства за експлоатация с които разполага службата.За отбелязване е,че често пъти се взема курс на погрешен подход в различни направления ,които се изработват в канцеларска затвореност и нямат никаква практическа стойност и срещат решителни бойкоти от страна на изпълнителните органи.В някои моменти се чувствува откъснатост от страна на ръководните и изпълнителни органи от което страда производството.Общо взето не се чувствува изостанала лост в службите много от допусканите грешки и слабости са избегнати през това тримесечие.

II. ГАРА ПОДУЕНЕ ТРИАЖНА

1/ АГЕНТУРНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ОБЕКТА.

Гара Подуене Триажна е най важния сектор за обслужване на сточния трафик в страната.В нея се разкомпозират влакове,разпределя се сточния трафик и се композират влакови за различни посоки.В този обект работят над 300 души станционен и превозен персонал.От работатат на този персонал зависи дали влаковете ще бъдат композирани и изпратени на време за да

Из архивите на ДС

се движат редовно.За отбелязване е че в този обект има едно натрупване на вражески елементи.Агентурният апарат на обекта е недостатъчен,за да обхван цялостно провежданата дейност от страна на реакционните среди.Обекта се обслужва от един агент. Освен това има един резидент и трима информатори от които единия е скоро вербуван нр е още добре запознат с начина на работ та,но за сега дава добра работа и се справя с всички поставени му задачи. В тримесечния план е заплануване да се вербува един агент и квартирник за подначалника на гарата,Обаче това не е направено по ред съображения. От проучените вражески елементи се оказа че са неподходящи,тъй като всички са активни членове на нелегалната група в този обект и освен това въведоме агент от гара Софія.Но до сегашната агентура в обекта е недостатъчна за да се обхване изцело работата.

2/ ВОДЕНЕ НА О.Н.Д. и РАЗРАБОТКИ.

В този обект се водят ~~отрано-разработени~~ досиета на 26 лица,много от кои то са взети на активна групова разработка.Много от реакционните елементи действуват под различни форми.Най често употребяваната форма е злословенет но на последно време започнаха да си служат и с други форми на действия. Така започнаха дерайлиране на вагони от крайно нехайно носене на службата от страна на реакционните елементи,което струва скъпо на администрацията. В общата папка на обекта има материали за откриване отчетно наблюдателни доснета на други вражески настроени лица,но причини за неоткриване до сега е обстоятелството ,че агентурния апарат на обекта не е от всички служби и не са обхванати всички служители. Особенно слаба е агентурата по отношение на ръководния персонал в обекта.

В същият обект се води активна групова разработка.В нея са включени много от досега откритите реакционни елементи.Появява се съществуването на нел гална група с ръководство,чето дава инструкции и ръководи групата в нейна работа,а освен това държи връзки и получава инструкции посредством двама с някакво си централно ръководство.В последно време директивите им са да финансират ~~§§§§§§§§§§~~ организацията.Някои от членовете бяха натоварени да събират парични средства за подпомагане на лонглагеристи и затворници от Н.Пътковия съю .В последно време имат директива за снабдяване организацията с оръжие.Така на някои места имат оставени парични суми за получаван на оръжие.В разработката са вмъкнати двама агенти;единят от които е член на ръководството, другият е нововъведен и не му доверяват всичко.

По отношение на разработката трябва да се разбере тяхната връзка с бивши фабриканти ,които ги финансират с пари и централното им ръководство за да документират още някои неща и тогава да да се пристъпи към реализация,кое то нещо ще спомогне много да се изгради един добър агентурен апарат в обек та ,да се издирят всички автори на кражби,на умишлени проидшествия и да се провежда цялостна работа.

3/ СЪСТОЯНИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО.

В гара П дуене Триажна се композират влакове за всички посоки по нашата ж. п.режа.За сега този к п възел е ключа на целия стечен трафик в страната. Всеки ден растат съоръженията на обекта,но все пак са недостатъчни да задо волят напълно нуждите му.При днешното положение се явява неудобството,че когато една маневра работи други нямат възможност да вършат това по липса н изтеглетелни линии.Особенно на последно време производството там не вър ви така както би трябвало.Частиха случаи дерайлиране на вагони с което с се забавят влаковете а особенно зле се отразява това на товара за износ. Неправилното провеждане на службата се дължи изключително от липсата на квалифициран персонал и на слабости допускани от страна на ръководните ор гани по места.Тъка началник гарата не е на местото си и няма нужния служеб овторитет сред останалите служители. Особено взето на обекта липсват кадри с амбиции за работа за да бъде правилно провеждана службата,да нима произшес ствия и да не страда производството.

Из архивите на ДС

III. ГАРА СОФИЯ

1/ АГЕНТУРНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ОБЕКТА.

В гара София наличния агентурен апарат е достатъчен да ръководи работата. Информационния апарат е организиран много добре и се ръководи от един център. Но за отбелязване е в последно време показват пасивност, поради отсъствието на резидента. Агентурният апарат е добре инструктиран за работата в обекта. Към гарата е областното управление служителите на които ръководят работатат в областта. Необходимо е там да се постои агентурен апарат и да се обхване цялата работа. Наличният агентурен апарат се състои от: един резидент, 5 информатори и двама агенти. През идното тримесечие трябва да се насочат усилия в областното управления където има многореакционни елементи.

2/ Водене на О Н Д и РАЗРАБОТКИ.

В този обект има отворени и се водят сравнително малко отчетно наблюдателни досиета. Постъпилите през това тримесечие материали са повече от производствен характер, поради несериозното отношение на някои служители към службата, допуснати са ред произшествия с които е опитена администрацията. По план е заплануване откриване О Н Д на началник гарата, обаче това не е сторено тъй като за него са постъпили малко материали. През тримесечието са постъпили материали за други лица и в последно време са открити преписки на 4 лица. Особенно бюрократичното отношение на службата се чувствува от служителите при областното управление, където трябва да се построи агентурен апарат.

3/ СЪСТОЯНИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО.

Производството в този обект върви добре, благодарение на добре провежданата работа от страна на служебното и партийно ръководство. Всички правилници и нареждания от отдела и областа се изпълняват навреме. Тук е средоточен обслужването на пътническия трафик с която задача служителите се справят добре. Произшествията са сравнително намаляли, но все пак има такива проитичащи от несериозното отношение на някои служители към службата. Нужно е повече работа в този обект за да се обхванат всички служители, особенно тези от областа които често погрешно ръководят работата а от там се явява и погрешно изпълнение от екзекотивния персонал.

IV. ПРЕВОЗНА СЛУЖБА при ГАРА СОФИЯ

1/ /§§§

а така също и кражбите през последното тримесечие. З а отбелязване е тук че службата страда по липса на кадри особенно остро се чувствува нуждата от спирачи. Н^а^ последък са постъпили доста заявления от спирачи за напущан на службата поради трудните условия на работа ,галяжата заетос в службат и малкото заплащане. Трябва да се обърне особенно внимание на този обект да се проведе цялостна работа тъй кота то й е важен сектор в транспорта.

15.X.1948 год.
С^о^ф^и^я.

Из архивите на ДС

Строго-поверително

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

З А П О В Е Д

НА МИНИСТЪРА НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ НА Н.Р. БЪЛГАРИЯ

СЪДЪРЖАНИЕ: Устройството и функциите на Транспортния отдел /IV/ при III управление и поделе - нията в окръзите

№ И-795 София, 13.XII.1954 год.

С цел установяване по-добър контрол, по -непосредствено и последователно ръководство в агентурно-оперативната работа от страна на окръжните управления на МВР, за целенасочено и рационално използуване на наличната агентура в борбата срещу вражеските елементи, прикрили се в разните звена на нашия транспорт,

З А П О В Я Д В А М :

Досегашните поделения на ДС в окръзите, които влизаха в състава на бившето VI управление, работещи по линиите на железопътния, воден и авио транспорт да преминат на ръководство към окръжните управления МВР, като съставна част от съответните III отдели или отделения и водят цялата агентурно-оперативна работа по транспорта, на територията на окръга, под непосредственото ръководство на съответния началник или заместник началник на III отдел, а обектите да се обслужват от съответните околийски управления на МВР.

Броят на оперативния състав преминаващ на щата на окръжните управления, както и разстановката на този състав се определя от щата за 1955 година. Окръжните началници на МВР в срок от 10 дни да изготвят щатна разстановка за обслужване на обектите по ж.п. транспорт, която да представят за утвърждение в III управление Д.С.

Заедно с това, в градовете: София, Пловдив и Горна-Оряховица /съответно на трите ж.п. управления към Министерството на транспорта/ по щата на III управление и под прекото ръководство на IV отдел при Управление III се създават отделения, които под ръководството на зам. началник отдели да имат следните функции:

1. Обслужват и водят агентурно-оперативна работа в съответните управления на ж.п. транспорт, както и сред подвижния ж.п. персонал в системата на тези управления.

2. Оказват помощ и контролират агентурно-оперативната работа на оперативния състав към окръжните управления МВР, работещ по линия на транспорта, при което набелязаните в това отношение мероприятия се съгласуват предварително със съответните окръжни началници или тяхните заместници. В случаи на различия и спор да отнасят въпросите за разрешение до ръководството на управление III.

3. При възникване и водене на разработки по линиите на ж.п. транспорт, когато подривната дейност на разработваемите се разпростира на територията на два или повече окръга да обединяват, съчетават и съгласуват работата между съответните окръжни управления МВР, преко или съвместно с оперативните работници от тези управления участвуват в изпълнението на мероприятията и в случай на необходимост водят централизирани разработки.

В отделни случай, когато е необходимо със съгласието на съответните окръжни началници, такива разработки могат да се водят преко от тези отделения на III управление ДС.

4. Участвуват в разследването на сериозни аварии и произшествия по ж.п. транспорт, станали в обекти, обслужвани от отделенията при окръжните управления МВР. При такива произшествия и аварии успешното разследване на които изисква съгласувани мероприятия между две и повече окръжни управления, тези отделения заедно с оперативните работници от съответните окръжни управления участвуват в разследването и съчетават мероприятията.

5. Отделенията на III управление в Пловдив и Горна-Оряховица, да картотекират разработките и агентурата, водени от тях в картотеките на съответните окръжни управления на териториите

Из архивите на ДС

з. 9

на които живеят и работят обектите и агентурата, а за явочните квартири на територията на окръга на която се намира явката.

6. Оперативния състав на тези отделения на III управление в София, Пловдив и Горна-Оряховица да получават всички доволствия, необходимите им канцеларски материали и др. от съответните окръжни управления МВР /София, Пловдив и Търново/. Заявките за необходимите суми по § 18 изпращат и отчитат пред III управление ДС.

Препис от настоящата заповед да се изпрати до окръжните началници на МВР, началник III управление ДС и Зам. началниците на отдели към III управление: София, Пловдив и Горна-Оряховица, за изпълнение.

МИНИСТЪР НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ:
генерал полковник /п/ Г.Цанков

Верно,
НАЧАЛНИК ОТДЕЛ "ИНСПЕКТОРАТ":
подполковник /п/ Н.Георгиев

Строго секретно!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

ОТНОСНО: организацията на агентурно-оперативната работа по транспорта и положителния опит при провеждане на контраразузнавателната работа в същия.

В Народна република България обслужването на транспорта и съобщенията от органите на сигурността от 1955 година е организирано на териториален принцип:

Железопътният транспорт в нашата страна е разделен на три ж.п.управления с местоседалища на ръководствата в София, Пловдив и Горна Оряховица; водният транспорт е разделен на морски и речен с ръководни поделения - Български морски флот със седалище във Варна и Българско речно плаване със седалище в Русе.

Железопътният, авто и авио-транспорт се обслужва на териториален принцип от околийските и градски управления на МВР, като оперативният работник обслужващ район от околията, обслужва и съответния вид транспорт находящ се в неговия район. В окръжното управление на МВР има отделение или група оперативни работници работещи по транспорта, които обслужват онези обекти от транспорта, които имат ръководни функции.Също така координират, направляват , контролират и обобщават цялостната агентурно-оперативна работа по линия на транспорта и съобщенията на територията на окръга.

По-големите ж.п.възли като Мездра, Червен Бряг, Каспичан, Поляновград, Левскиград, Димитровград и други, се обслужват от отделни оперативни работници , които със своята агентурно-оперативна работа подпомагат останалите работници обслужващи съседните гари и обекти от транспорта.

В окръжните управления на МВР в Русе, Варна и Бургас имаме отделения по транспорта и съобщенията, които пряко обслужват всички обекти от водния, морски и речен транспорт , а другите видове транспорт се обслужват както в останалите окръзи.

Съответно на трите ж.п.управления има три районни отделения в София, Пловдив и Горна Оряховица, оглавявани от Зам.началник отдел, които обслужват ж.п.управление и превозния персонал пътуващ на територията на две и повече окръжни управления на МВР.Същите имат за задача освен обслужването на горните обекти: да координират работата между окръзите обслужващи ж.п.управление, да оказват помощ в агентурно-оперативната работа , контролират същата в тези окръзи и да водят централизовани разработки на територията на железопътното управление.

В центъра в състава на Управление III ДС има отдел с отделения от по няколко оперативни работници, които обслужват пряко Министерството на транспорта и съобщенията и другите централни поделения.Същият направлява , оказва помощ, контролира и обобщава цялостната агентурно-оперативна работа по линия на транспорта и съобщенията в страната.

При тази организация на работата се получиха следните положителни страни:

1. Оперативният работник обслужващ заедно целия район и транспорта, има възможност да използува цялостно възможностите на наличната агентура, както от транспорта по обекти от другите отрасли, така също да насочва агентурата от другите отрасли и линии към обекти на разработка от транспорта и съобщенията.

2. При тази организация на работата по-цялостно се използуват възможностите на всички органи на МВР.

Строго секретно! 13

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Е

ОТНОСНО: Изменение и допълнение на някои пунктове от заповед 795.

1. В началото на заповедната част на заповедта, там където се посочва, че поделенията на ДС в окръзите, които влизаха в състава на бившето VI управление, работещи по линия на ж.п., воден и авио-транспорт, да преминат на ръководство към окръжните управления МВР, като съставна част от съответните III-ти отдели или отделения и водят цялата агентурно-оперативна работа по транспорта на територията на окръга, под непосредственото ръководство на Началник или Зам.началник на III отдел, а обектите да се обслужват от съответните околийски управления на МВР.

Практическата работа по обслужване на транспорта - наблюдението и разработването на вражеските елементи по този начин на обслужване, се натъкна на сериозни пречки и затруднения като:

а/ Разпокъсаността в обслужването на транспорта от няколко оперативни работници на територията на околийте, което се явява в разрез с конвеерната връзка на отделни звена на транспорта за даден район, същевременно и връзка между вражеските елементи работещи там. При това положение се затруднява анализа и обобщаването на постъпващите сигнали за вражеска дейност по линия на транспорта, а от тук и несвоевременното реагиране , каквито случаи има не малко, особено при произшествия.

б/ Агентурно-оперативната работа по обслужване на селските райони изисква оперативните работници от околиите да съсредоточават вниманието и усилията си към ТКЗС, МТС и др.обекти които отстрят на големи разстояния от ж.п. гари и други обекти на транспорта. Почти при всички случаи когато е било необходимо

Из архивите на ДС

да се проведат спешно агентурно-оперативни и други мероприятия по повод опити за провеждане на диверсионни актове и други произшествия , оперативните работници не само че не са вземали мерки за това, но са узнавали за подобни случаи с големи закъснения - 5-6 дена.

в/ Околийските управления на МВР са откъснати - нямат пряка телефонна връзка с транспортните обекти, възловите и ръководни пунктове на транспорта.

Вън от това оперативните работници при околийските управления на МВР, нямат необходимите технически познания и опит по работата на транспорта , което е важно условие за успешното организиране и водене на агентурно-оперативна работа.

Като резултат от това разпокъсано обслужване на ж.п. транспорт, който за даден район / примерно територията на един окръг / представлява едно огромно предприятие, чиято дейност се ръководи от един център , а се обслужва от 15-20 оперативни работници, последва сериозно влошаване на агентурно-оперативната работа. Това особено много важи за големите и възлови гари като Мездра, Септември, Каспичан, Поляновград и др. , които се обслужват от околийските управления.

Подобрена е агентурно-оперативната работа в онези ж.п. възли, които се обслужват от опитни и добре запознати с производствената дейност на транспорта оперативни работници, ръководени пряко от началниците на транспортните отделения при окръзите.

Изхождайки от горното, смятам за целесъобразно да се измени горепосочения пункт на заповедта така:

Транспортните отделения и групи към окръжните управления на МВР в предишния си състав / какъвто са имали до края на 1955 год. / да поемат цялостното агентурно-оперативно обслужване на ж.п., воден и авио-транспорт на територията на окръга.На всеки оперативен работник от същите отделения да се определи даден участък от ж.п. линия, гари, пристанища и летища, които трябва да обслужва.Обслужването на най-големите и важни обекти на ж.п. транспорт като ж.п. възли: София, Димитрово, Мездра, Плевен, Левск Г.Оряховица, Каспичан , Септември, Пловдив, Поляновград и Димитров град , да се поеме от най-квалифицираните оперативни работници,на които да не се предават никакви други обекти за обслужване освен някои съседни гари и част от ж.п. линия, при положение, че

Из архивите на ДС

основния обект е недостатъчен за натоварването на оперативния работник.

Оперативните работници от транспортните отделения обслужващи ж.п. транспорт на територията на дадена околия се задължават периодически / един път месечно/ да информират съответния Околийски началник МВР за състоянието на агентурно-оперативната работа , да съгласуват провеждането на по-важните агентурно-оперативни мероприятия , като се стремят да използуват пълноценно възможностите на наличната агентура.При получаване на важни сигнали за станали произшествия и др. , оперативния работник е длъжен незабавно да уведоми съответния околийски началник и потърси неговата помощ.

2. Пункт "1" от заповедта да се измени:

- Обслужват ж.п. управления и всички служби и обекти в седалището на същите, чиято ръководна и производствена дейност се простира вън от територията на съответния окръг, като: локомотивните депа, превоза, вагонните участъци и др.

3. Към пункт 5-ти да се направи следното допълнение:

Началниците на транспортните отделения към окръзите се задължават: своевременно да изпращат на Зам.началниците на районни отдели препис от всички получени донесения по водените на контрол разработки; препис от всички справки и специални съобщения, за станали произшествия , сигнали за подготвяща се остра и друга вражеска дейност по транспорта в района на окръга.

10.V.1956 год.

Н-К ОТДЕЛ IV - У-НИЕ III ДС
- подполковник: Ванчев

2 екз./ПЦ.

17

Лично строго секретно

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

М Н Е Н И Е

ОТНОСНО: Предложението на отдел IV, III управление – ДС за изменение на заповед № 795 от зам.началник III районен отдел ДС – майор Стефан Иванов Станчев.

След излизането на заповед № 795 и предаване на пряко ръководство отделенията ДС по транспорта към съответните окръжни управления и с допълнителните указания транспортните обекти да се обслужват на териториален принцип по Околийски управления общо обслужването по тази линия се влоши. Докато в седалищата на Окръжните управления транспортните отделения имат подобрение в работата си под прякото ръководство на своите началници, то за Околийските управления имаме сериозно влошаване.

Мотивът за това разкъсване на транспортните обекти на териториален принцип в Околийските управления има своите положителни страни, като се има в предвид, че транспортните работници са свързани с хората от местните селища, от там се продоволствуват, там участвуват в политическия живот, където може да се осъществи и агентурно наблюдение от съответните селища от наличната агентура. Така например на територията на Търновски окръг има 26 гари и 20 спирки, които в настоящия момент се разпределят на обслужване от 20 О.Р., числящи се към Околийските управления и отделението към окръга. Протежението на железния път Горна Оряховица – Кръстец се обслужва както следва: гара Самоводене – от 1 О.Р. към Окол.у-ние – Търново; гара Трапезица – от 1 О.Р. към Градско у-ние – Търново; гара Търново – от друг О.Р. на Градско у-ние – Търново; гара Дебелец – от 1 О.Р. на Окол.у-ние – Търново; гара Соколово – от 1 О.Р. на Окол.у-ние – Дряново; гара Бърбаново – от друг О.Р. на Окол.у-ние – Дряново; гарите Плачковци и Кръстец – от друг О.Р. на Окол.у-ние – Дряново, или общо 10 гари се обслужват от 8 О.Р., които са на ръководство към три отделни подделения.

Тази разпокъсаност на териториално обслужване на ж.п.транспорт лишава от възможността тези О.Р. да имат поглед върху направлението на вражеската дейност в ж.п.транспорт. Не се получава обобщеност и в Околийските управления по същите причини. От там и Окръжните управления нямат възможност всеки момент да знаят състоянието на работата по тази линия. Ако признаем, че ж.п.линия е конвеир, където

М.В.Р. VI-VI ОРЯХОВИЦА

Из архивите на ДС

18

производствената дейност не се ограничава само в една гара,а резултатите от труда на тези служители в гарата е строго зависим от дейността на служителите от съседните гари ,превозния персонал,тракционен и др.,то следва че такава система на обслужване е неправилна.

Един от мотивите на заповед 795 беше и този,че О.Р.при съществуващите отделения по транспорта обслужват голям километражен район и са били в невъзможност да обезпечат агентурно такъв район, несвоевременно научавали за нередностите в този район и техния труд е не полезен.Ето защо този километражен район се разкъса неестествено по Околийски управления и О.Р.на териториален принцип с оглед честото обикаляне на О.Р.по транспортните обекти,за редовното срещане с агентурата,за научаване своевременно на станалите произшествия,катастрофи и т.н.

На практика се получава точно обратното:

1.Тъй като на много О.Р.работата по ж.п.транспорт им се вижда странна и специфична,нямат желание да се занимават с нея.

2.Считат,че другата им оперативна работа не е малко,поради което ж.п.транспорт им е като бреме.

3.Не срещат редовно агентурата по ж.п.транспорт,защото трудно ги разбирали какво им приказват железничарите.

4.Връзките между транспортните обекти и О.Р.,обслужващи тези райони,а и Околийските управления и до сега не е създадена,в резултат на което не се научава своевременно за станалите катастрофи , аварии и нередности. ака например през м.октомври 1955 год.на гара Ресен стана голяма катастрофа.О.Р.на Околийско управление - Търново, обслужващ гарата не е научил за станалото.След една неделя беше запитан Околийския началник МВР - Търново какво правят по случая.Заяви, че пръв път чува за такава катастрофа.

През м.януари 1956 год.стана катастрофа в гара Лясковец,за която Околийско управление - Горна Оряховица научи от транспортното отделение - гара Горна Оряховица.

На гара Асеново стана запалване на вагон с памук.Околийско управление Г.Оряховица научи след една седмица.Когато е било съобщено на Околийски началник МВР,той с благодарност е казал:"Добре,че ми казахте,инак какво щях да казвам на Окръжния началник - Търново, ако ме запита".

На 13/14 април 1956 год.на гара Дойренци е имало развързана джонтова връзка.От Окръжно управление - Плевен е изпратен О.Р.на

място да вземе мерки,докато Околийско управление Ловеч не е знаело

Из архивите на ДС

86

и др.такива случаи.

Има случаи,когато по станала катастрофа да не се занимават нито Окръжно управление,нито Околийско управление,или транспортните такива,като считат,че това е работа на друг,а не тяхна ,каквито са случаите на катастрофи в гарите Юнак и Синдел в Сталински окръг.

Това неестествено разкъсване на оперативната работа на ЖП управление,като последното,Превозна служба,тра~~нсе~~кцията и вагонни служби се обслужват от О.Р.на районния отдел , а останалите служби се обслужват от О.Р.на Окръжното управление.На територията на Търновски окръг се получи още по-голяма децентрализация,като началник отделението - майор Ганчев е със седалище Търново,без един оперативен работник.О.Р.,които се числят на Търновски окръг са предадени на ръководство при Околийско управление Горна Оряховица.

Ако се приеме,че районните отдели следва да останат и за напред с функции да контролират,оказват помощ и сумират вражеските проявления за Окръжните управления,попадащи в районите на дадено ЖП управление,то не може да се приеме досегашната постановка,зам.началник районния отдел да научава за състоянието на ж.п.транспорт в даден окръг от личните му посещения и запознаване с материалите на място. Необходимо е Окръжните управления да уведомяват със справки писмено или по телефона за станалите нередности,за да може да им се окаже помощ навреме и ефикесно.Ако и занапред продължава тази практика на изолираност зам.началниците на районните отдели,то тяхното съществуване е безпредметно.Понякога Окръжните управления уведомяват отдел IV,III управление,или самото III управление,но тъй като по тяхна преценка отчетат,че не е необходимо да се довежда до знанието на зам.началника на районния отдел,то за тях редица случаи остават неизвестни,пък и неправилно е отгоре да се уведомява на долу.Началниците на районните отдели са длъжни да знаят какво става в района им, да вземат мерки и уведомяват служебното си ръководство.

1.Да се възстановят като цяло районните отдели със седалища: I районен отдел - София,II районен отдел - Пловдив и III районен отдел - Горна Оряховица,като отделенията и групите ДС,предадени към щатната разстановка и ръководство на Окръжните управления се дадат на районните отдели.

2.Трите районни отдели да бъдат на пряко ръководство и контрол при Управление III ДС.

3.Оперативните работници към отделенията и групите ДС по транспорта,които влизаха в щатната разстановка на Окръжните управле-

М.Б.Р. VI-VI Горна Оряховица

Из архивите на ДС

87

ния остават на същите територии, като поемат обслужването на ж.п. транспорт като обект от окръжен мащаб.

Там, където има важни и решаващи ж.п. възли, като Червен Бряг, Левски, Каспичан, или заводи и др. да се установи О.Р. от отделението или групата ДС по транспорта в самия възел или завод.

4. За да се създаде съгласуваност на районните отдели, групи и отделения с Окръжните и Околийските управления при всички случаи районният началник на отдел или неговият заместник задължително да се обаждат на окръжните и околийски ръководства, като търсят от тях съдействие и съгласуват агентурно-оперативни мероприятия.

Освен това да бъдат задължени Окръжните и Околийските управления да знаят оперативната обстановка на територията на окръга си или околията по линия на ж.п. транспорт.

О.Р. от ДС по транспорта, когато обхождат своя район задължително да се обаждат на съответните околийски управления и търсят съдействието им по изпълнение на агентурно-оперативни мероприятия.

При отчети и доклади да се дава по един екземпляр на съответните Окръжни и Околийски управления.

Служебната подготовка и партийно-политическата такава да се осъществява на територията на съответния окръг или околия.

5. Агентурата и оперативният отчет да се картотекират в съответните Околийски и Окръжни управления, където е седалището на О.Р.

6. Оперативният състав на трите районни отдела да получава заплати и други доволствия от съответното Окръжно управление, където му е седалището.

7. Кореспонденцията и написването на материали да става в съответните окръжни управления или Околийски такива.

<u>Щатната разстановка да бъде следната:</u>

<u>III РАЙОНЕН ОТДЕЛ СЪС СЕДАЛИЩЕ ГОРНА ОРЯХОВИЦА</u>

1. Нач. районен отдел – 1 – седалище гара Горна Оряховица. Ръководи и организира агентурно-оперативната работа от мащаб на отдела, като съгласува по места работата с Окръжните и Околийски управления.

2. Нач. отделение ДС – 1 – замества началника на районния отдел, ръководи и организира агентурно-оперативната работа от мащаб на отдела.

3. Старши О.Р. – 1 – обслужва ЖП управление – гара Горна Оряховица

Из архивите на ДС

88

4.Старши следовател - 1 - Извършва разследвания на територията на отдела по реализации катастрофи и аварии,оказва помощ по извършване на документации за р/ки и др.

5.Деловодител - машинописар - 1 - води кореспонденцията и написва необходимите писмено материали и преписи.

6.Зам.нач.отделение - 1 - седалище гара Горна Оряховица, ръководи О.Р.

7.Ст.разузнавач - 1 - седалище гара Горна Оряховица,обслужва ж.п.депо и работилница - Горна Оряховица,Вагоноремонтно депо и Вагонна служба.

8.Старши разузнавач - 1 - седалище Горна Оряховица,обслужва ж.п.гара,Превозна служба и района Горна Оряховица - Асеново;Горна Оряховица-Златарица.

9.Разузнавач - 1 - седалище Горна Оряховица,обслужва Гарови строежи,Х ж.п.секция и района Горна Оряховица-Големи Тръмбеш;Горна Оряховица-Бутово.

10.Разузнавач - 1 - седалище Дряново,обслужва ж.п.завод "А.Жданов" и района Соколово-Кръстец.

11.Разузнавач - 1 - седалище Горна Оряховица - обслужва Мед.служба,Т.В.О.Л.и др.и района Горна Оряховица - Дебелец.

РУСЕНСКА ГРУПА

1.Зам.нач.отделение - 1 - седалище Русе,обслужва ж.п.депо и работилница и ръководи 4 О.Р.

2.Старши разузнавач - 1 - седалище Русе,обслужва ж.п.завод "Васил Коларов".

3.Разузнавач - 1 - седалище Русе,обслужба гара Изток с района Русе-Самуил-Тодорово.

4.Разузнавач - 1 - седалище Русе,обслужва гара Русе и района Запад с район Русе-Бяла.

5.Разузнавач - 1 - седалище Русе,обслужба Строителна секция,ж.п.секция и всички други служби.

М.Н.Р. VI-VI Г. ОРЯХОВИЦА

Из архивите на ДС

89

22

СТАЛИНСКА ГРУПА

1.Зам.нач.отделение - 1 - седалище Сталин,обслужва гара Сталин и ръководи 3 О.Р.

2.Старши разузнавач - 1 - седалище Сталин,обслужва ж.п.депо Сталин.

3.Разузнавач - 1 - седалище Сталин,обслужва Превозна служба и района Сталин-Комунари;Юнак-Ст.Оряхово и Синдел-Невша.

4.Разузнавач - 1 - седалище Толбухин - обслужва района Разделна-Кардам.

КОЛАРОВГРАДСКА ГРУПА

1.Зам.нач.отделение - 1 - седалище Коларовград,обслужва гара Коларовград с всички служби и района Коларовград-Славяново;Коларовград-Комунари и ръководи 1 О.Р.

2.Разузнавач - 1 - седалище Каспичан,обслужва гарата с всички служби и района Невша-Коларовград;Каспичан-Т.Икономов.

ПЛЕВЕНСКА ГРУПА

1.Зам.нач.отделение - 1 - седалище Плевен,обслужва ж.п.гара и ръководи 2 О.Р.

2.Старши разузнавач - 1 - седалище Плевен,обслужва ж.п.депо и работилница и всички други служби в гарата и района Плевен-Ясен;Ясен-Черквица.

3.Старши разузнавач - 1 - седалище гара Левски,обслужва всички служби в гарата и района Свищов-Троян;Левски-Гривица

ЗАБЕЛЕЖКА:О.Р.,който понастоящем се числи към Окръжно управление - Плевен със седалище в Луковит,а обслужва ж.п.възел Червен Бряг,да се предаде към I районен отдел - София,тъй като работи в района на Софийско ЖП управление.

ЗАМ.НАЧАЛНИК III РАЙОНЕН ОТДЕЛ:СС:
МАЙОР

Секретно от особена важност!

-1-

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Е

ОТНОСНО: взаимодействията между органите на сигурността от социалистическите страни по водния, ж.п. и авио-транспорт.

Ръководството на Министерството на вътрешните работи на НР България прие предложението на Министъра на вътрешните работи на РНР др. АЛЕКСАНДРУ ДРАГИЧ за свикване на настоящето съвещание със задоволство и увереност, че тази полезна инициатива ще допринесе голяма полза в нашата обща борба срещу капиталистическите разузнавания и вражески елементи, а също така и за обмяна на опит при който добрите примери и образци ще послужат за подобрение на нашата оперативна работа.

Макар, че проведеното през 1955 год. в Букурещ съвещание бе между представители на три братски страни - НРР, УНР и НР България и само по въпроси за съгласуване на агентурно-оперативната работа по дунавския транспорт, то даде своите положителни резултати при разрешаването на редица конкретни практически въпроси.

Като начало то показа, че при по-близка съгласуваност и постоянен делови контакт може да се разчита на по-добри успехи в понататъшната ни борба срещу капиталистическите разузнавания, задграничните емигрантски централи и др. врагове и престъпници.

Из архивите на ДС

91

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :27.09.2016г. Секретар :

Разгледаните досега въпроси и разменени информации между отделните социалистическите страни относно подривната дейност на капиталистическите разведки, които използват Дунавското корабоплаване за своите цели, спомогнаха за провеждане на редица мероприятия по-целенасочено и към конкретни обекти.

С румънските другари бяха разменени информации за засечените моряци от капиталистически кораби подозирани като кадрови разведчици или агенти посещаващи пристанищата на социалистическите страни по Дунава, което спомогна за поставянето им под наблюдение. Потвърдиха се данни, като тези за служащ в австрийското параходно дружество, който проявяваше разузнавателен интерес към нашата страна.

Взаимно разменените информации и сведения за отделни лица работещи по транспорта или работили като такива при капиталистическите режими спомогнаха за проверка, сточняване или потвърждаване на едни или други данни по обекти водещи се на отчет, какъвто бе случая с получените данни от румънските другари за бивш капитан на наш кораб и др. такива.

Получените данни от румънските, унгарските и чехословашките другари за техни моряци, които трябва да се наблюдават агентурно при посещението им в нашите пристанища спомогнаха по целенасочено да поставим работата си.

Разменени бяха информации между нас и другарите от Чехословашката република за българите живущи в Братислава - , , и др., за които имаше данни, че се занимават постоянно с контрабанда, разполагат с крупни суми валута и посредством нашите и др. моряци поддържат контакт с българите изменници на Родината във Виена.

Проведоха се допълнителни мероприятия по екипажите на корабите, като разместване и сваляне от задгранично плаване на лица по оперативни съображения, придоби се нова агентура, подставяха се честни и проверени патриоти, с което им се прекъснаха старите връзки с изменниците на Родината във Виена и се намалиха техните възможности за използуване на водния транспорт. Те се принудиха да потърсят нови връзки вред екипажите от Българско речно плаване, което спомогна за прихващане на

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :27.09.2016г. Секретар :

канала за контрабанда между Виена-Братислава-Русе. В резултат на което в началото на 1957 год. се наложи допълнително уточняване на материалите с другарите от Чехословашката република и изпращането на наш оперативен работник там за вземане отношение по лицата живущи в Братислава и тяхното екстерниране.

Целта бе да се удари по контрабандата и се използват новосъздадените връзки с изменници на Родината във Виена за тяхното по-активно разработване. Участниците в контрабандния канал от Братислава и Русе заедно с моряците бяха реализирани и осъдени.

До сега съгласуваността ни се е изразявала повече в размяна на информации отколкото в оперативно взаимодействие и провеждане на съвместни агентурно-оперативни мероприятия по съгласувани общи планове. Макар и не съвсем задоволителни да са резултатите от съвместната ни дейност, все пак показват, че ако се отстранят редицата съществуващи слабости и активизира нашето взаимодействие, може да се разчита на сериозни успехи в съвместните ни усилия в борбата против капиталистическите разведки, които ползуват каналите на транспорта в своята подривна дейност.

Така например ако още по-пълно и своевременно се бяхме взаимно информирали с чехословашките другари и дори бяхме провели по общ план съвместни мероприятия срещу провежданата контрабанда чрез моряците от Българско речно плаване, нямаше да допуснем най-големия контрабандист , живущ в Братислава, да се отклони от ареста и да избяга във Виена.

Редица сигнали и данни получавани и обменяни помежду нашите органи не винаги са били пълни и достатъчно ясни, поради това, че не се работи по тях за доизясняване на данните или се работи едностранчиво и откъснато. Много често се сочат само констатации. Това затруднява или разконспирирва по-нататъшните ходове в работата по проверка на сигнала и особено когато не се указва как и по какъв начин е получен и какви мероприятия може да се проведат по него за изясняване.

Из архивите на ДС

Сериозна слабост, която трябва да отстраним е недостатъчното взаимно информиране по оперативната обстановка в ж.п. и морския транспорт, за прояви на враговете вред служителите в социалистическите страни, за капиталистическите транспортни средства и за лица от капиталистическите страни пътуващи постоянно между социалистическите страни и представляващи оперативен интерес. Примерно за разните търговски пътници и представители на капиталистически фирми, по които може да се провеждат съвместни мероприятия, да се взаимодействува между две или няколко социалистически страни, като се използуват агентите вред служителите от транспорта и др. доверени хора, на които може да се разчита за изпълнение на оперативни задачи.

Недостатъчна е взаимната информация и съгласуваността в работата ни по наблюдение на тяхните и др. врагове прикрити в капиталистическите кораби посещаващи пристанищата на една или няколко социалистически страни. Нужно е взаимодействие особено когато са забелязани или разкрити лица прикрити в транспорта подозирани като даррови разведчици и агенти на капиталистическа страна.

Липсва нужния обмян на опит в борбата ни по взаимодействието за организиране на съвместни мероприятия за откриване в корабите, влаковете и др. транспортни средства на тайници за пренасяне на писма, позиви, друга вражеска литература и подозрителни предмети.

Народна република България има доста развити транспортни връзки с другите страни. През наша територия преминават редица международни пътнически влакове, свързващи Истамбул с почти всички европейски столици. НРБ има няколко хладилни влакови композиции в европейските страни. На Дунава 4 парахода извършват рейсове от Русе до Будапеща, Братислава и Виена и в отделни случаи до Регенсбург - ГФР и два парахода до румънски и съветски пристанища.

През 1956-7 год. имаше отделни случаи (не повече от 10) на акустиране в Русе на австрийски и западногермански произходи. Предполага се, че през 1958 год. посещението на такива кораби в наши пристанища ще се увеличи.

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 27.09.2016г. Секретар :

Морския флот на НРБ извършват задгранични плавания наброява 14 кораба. Рейсовете се извършват преди всичко до пристанищата на СССР, Гърция, Турция, страните от Близкия и Среден изток и по-рядко до пристанищата в Западна Европа и страните от Индийския океан.

Нашите пристанища на Черно море: Варна и Бургас през 1957 г. бяха посетени от 293 кораба на капиталистическите страни (ГФР, 97, Гърция - 83, Италия - 50, Турция - 28, Гвеция - 22 и т.н.).

От наличните материали е видно, че капиталистическите разузнавания усилено се стараят да използуват транспортните връзки за провеждане на подривна дейност против нашата страна. За целта те използват каналите на водния, ж.п. и въздушен транспорт.

Така например:

През 1956 г. във Виена двама българи изменници на Родината са направили опит да завербоват наш агент-моряк от БРП за шпионска работа в полза на американското разузнаване. Те подробно са инструктирали агента как да събира шпионски сведения от военен и политически характер за НРБ и Унгария. Същевременно са поръчали на агента да подготви тайник на парахода за пренасяне на нещо "подобно на желязо". Тези лица са се опитвали да вербоват и други моряци от нашите кораби посещаващи Виена.

Живущия в Истамбул - англичанин, през 1957 г. се е опитал да завербова за шпионска работа наш агент-моряк. Той поставил на агента задача да събере сведения за проучванията на добива на нефт в НРБ, за морския товаро-оборот, интересувал се за наличието на съветски войски и специалисти в нашата страна.

Редица българи - изменници на Родината - живущи в Берлин, установяват контакт с наши железничари, обработват ги в антидемократически дух, склапят ги към измяна на Родината и се опитват да получават информация интересуваща капиталистическите разузнавания.

Из архивите на ДС

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 27.09.2016г. Секретар :

По каналите на транспорта капиталистическите разузнавания се опитват да препращат в нашата страна контрареволюционна литература, а също и оръжие.

Има редица случаи когато в екипажа на капиталистическите кораби посещаващи нашите пристанища са се намирали кадрови разузнавачи или агентура на капиталистическите разузнавания. Така например: гръцкия капитан се е интересувал от нашия военноморски флот и се е опитал да се сдобие с плановете на пристанищата Варна, Бургас и Мичурин.

В 1957 г. трима помощници на американското военно аташе в Турция са имали намерение да извършат "разходка" по Черно море на шведски товарен кораб за да посетят българските пристанища Бургас и Варна и румънското - Кюстенджа. Благодарение на взетите от нас мерки те бяха възпрепятствани да посетят Варна и Кюстенджа и принудени да се върнат от Бургас в Истамбул.

Има още редица подобни примери.

Разполагаме с данни също така, че капиталистическите разузнавания за провеждане на подривна дейност срещу нашите страни използват каналите за контрабанда и отделни контрабандисти. Много наши моряци, железничари, а също и пътници отивайки зад граница се занимават с контрабандна търговия и незаконни валутни операции. Контрабандата те извършват чрез търговци и комисионери - изменници на Родината, голяма част от които ние подозираме, че работят за чужди разузнавания. За превозването на контрабандата по транспорта създават тайници.

Особено е разпространена контрабандата сред моряците по Дунава, които имат създадени стари връзки във Виена и се възползуват от слабия митнически и полицейски контрол от страна на австрийските власти.

С контрабандна дейност се занимават и граждани от капиталистическите страни, временно пребиваващи в България или преминаващи транзит през наша територия.

Установено е, че във Виена, в ресторант "Вайбург" се подвизава група контрабандисти - около 25 души, предимно евреи. Участниците в групата пътуват до Чехия, Румъния, Унгария, Полша и България, където продават на свои връзки контрабандни стоки.

Из архивите на ДС

Получените суми във валута на социалистическите страни, изнасят в Австрия.

Известно ни е съществуването и на други групи и лица занимаващи се с подобна дейност.

Отчитайки резултатите от досегашната ни съвместна работа и посочените данни за активността на чуждите разузнавания, а също така и важността на въпросите предложени от др. **Министър АЛЕКСАНДРУ ДРАГИЧ**, за подобряване на координацията и активизиране на взаимодействието срещу капиталистическите разведки и вражески елементи, ние искаме да предложим за обсъждане мероприятия по някои въпроси от дневния ред.

96

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Я:

I. ПО СЪВМЕСТНИТЕ УСИЛИЯ НА ДС ЗА БОРБА ПРОТИВ КАПИТАЛИСТИЧЕСКИТЕ РАЗВЕДКИ, КОИТО ИЗПОЛЗУВАТ КАНАЛИТЕ НА ТРАНСПОРТА В СВОЯТА ПОДРИВНА ДЕЙНОСТ.

А/ Считаме за целесъобразно да предложим съвместно провеждане на агентурно-оперативни мероприятия по някои основни направления, по подозираните лица в шпионска и друга подривна дейност, ръководена от капиталистическите разведки и вражеските подмолни централи.

1. Да се използват възможностите на транспорта от нашите страни за съвместно провеждане на агентурно-оперативни мероприятия по отношение на лицата подозирани в провеждане на шпионска и друга вражеска дейност от страна на капиталистическите разведки и изменнически центрове, насочена против социалистическите страни.

Съобразно възможностите и нуждите на отделните органи на сигурността да се разработват съответно съвместни мероприятия и съгласувано провеждат, както по предварителна договорка, така и при нововъзникване на такива.

2. При получаване на данни, че ще пътува за една или друга страна вражески агент, разведчик или капиталистически гражданин, който представлява оперативен интерес за органите, при възможност, да се организира наблюдението му от съответните органи през чиято територия преминава обекта, като се използват всички агентурно-оперативни средства. Получените данни за поведението на обекта да се обменят между заинтересованите органи и провеждат съвместни мероприятия.

3. При нужда да се инструктирва наличната агентура произхождаща от пътуващите транспортни служители от отделните органи на сигурността, когато забелязва вражески и престъпни прояви от страна на пътуващи граждани или такива прояви, които са в ущръб на порядъка и сигурността на която и да е социалистическа страна, да уведомява съответните органи в подходяща форма и по начини, които не я разконспирират.

Из архивите на ДС

4. При залавяне на писма и други такива пуснати от заподозрени капиталистически транспортни служители или пътници в една социалистическа страна предназначени за лица от друга социалистическа страна, същите да се проверяват, ако е необходимо - обработват и препращат на заинтересованите органи на сигурността за оперативното им ползуване и вземане на съответни мерки.

5. Изхождайки от възможностите на отделните социалистически страни, за използване на транспортните средства посещаващи капиталистическите страни, да се провеждат мероприятия за извеждане и връщане на агентура, по предложение на съответно заинтересованата социалистическа страна.

6. Да се оказва взаимна помощ по придобиването на разузнавателна информация (военно-политическа, икономическа, по вражеската емиграция и чужди разузнавателни централи) за отделни капиталистически страни, представляващи особен интерес за една или друга социалистическа страна, като за целта да се използува наличната агентура по транспорта и друга такава с маршрутни възможности.

7. По зафрахтованите капиталистически кораби от нас, СССР, РНР и ЧСР, които плават по-продължително време в наши и техни води, да се координира работата за разработване на членовете от екипажите уличаващи се в провеждана от тях подривна дейност срещу нашите страни.

Чистеки

8. Предвид на това, че през летния сезон нашите кораби "Русе","Видин","Лом" и "Свищов" ще превозват стоки с маршрут Туринс Северин - Будапеща-Братислава-Виена-Пасау и обратно, без да се завръщат в нашите пристанища се налага за поддържане на връзка с агентурата, правилното й ръководство, възпитание, навременно получаване на материалите и поставяне съответно задачи да се извърши следното:

В съответните пристанища да се окаже помощ на наш оперативен работник за провеждане срещи с агентурата, съхраняване на материалите и препращането им.

Из архивите на ДС

9. Съвместно с румънските органи на ДС да се организира наблюдение на капиталистическите кораби по време минаването им през наши и техни води с наличните средства на нашите и техни гранични органи.

С румънските органи на сигурността да се организира шахматно разтавяне на пограничните постове с цел наблюдение движението на капиталистическите кораби по р.Дунав.

Подробностите по този въпрос да се уговарят на съвместно съвещание между румънските и български гранични органи.

99

<u>В/ Проверката на сигналите по молба на съответните органи, относно подозрителните връзки, създавани от личния състав по железопътния и друг транспорт с чужбина, предлагаме да става:</u>

1. Като взаимно се ориентират отделните наши органи на сигурността за подозрителните връзки създавани от личния състав на работа в транспорта от социалистическите страни било на териториите на социалистическите страни, било на териториите на капиталистическите страни (по получаваните данни от агентурата).

2. Да се провеждат съвместни проверочни мероприятия по такива ориентировки, като проверка на подозрителните лица преминаващи като връзки на транспортните служители, подставяне на агентура, провеждане на комбинации и други мероприятия по отношение такива транспортни служители от социалистическите страни, които се разработват по подозрение във вражеска дейност.

3. Заинтересованите органи на сигурността да уведомяват съответната страна (с писмо, грама или командироване на с.р.), каква молба и нужди имат за проверка на получения от тях сигнал или други въпроси, като посочват или предлагат как да се извърши проверката по официален, агентурен или друг начин или предлагат евентуални възможности за използване.

След проверката на сигнала, проверяващите органи срочно да уведомяват съответните органи, като поясняват по какъв

начин е изтълнено и дават получените резултати. Желателно е съгласуване и в процеса на проверката, когато това се налага.

В/ Съвместни мероприятия за откриване в корабите, влаковете и други транспортни средства на тайници за пренасяне на писма, позиви, друга вражеска литература и подозрителни предмети.

1. При получаване данни, че дадена капиталистическа разведка разпространява и препраща чрез тайници по транспортните средства лица, оръжие, валута, позиви и др. вражески материали, незабавно да се информират съответните органи на сигурността, като се посочват начините и метода който използват.

2. С цел организиране на оперативно взаимодействие и обмяна на опит трябва взаимно да се разменят своевременно подробни информации за местата и начините на укриване на писма, позиви, друга вражеска литература и подозрителни предмети по транспортните средства, като се посочи начина на откриването им и прилага документация за случаите.

3. При откриване на тайник в транспортно средство, когато не е известно за коя страна е предназначен, органите които са го открили да вземат съответните мерки за наблюдение и проверка, като незабавно се уведомяват съответните страни през които ще премине за организиране наблюдението на тайника през тяхната територия и страната за която е предназначено транспортното средство. Наблюдението на тайника да се препредава при необходимост и възможност от едни на други органи на сигурността. (Начина за това да се обсъди на съвещанието).

II. ОБМЯНА НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПОДРИВНИТЕ ДЕЙСТВИЯ НА КАПИТАЛИСТИЧЕСКИТЕ РАЗВЕДКИ ПО КАНАЛИТЕ НА ТРАНСПОРТА ПРОТИВ СТРАНИТЕ ОТ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЯ ЛАГЕР.

1. Взаимно да се ориентират (информират) и предлагат мерки за лицата подозирани в провеждане на шпионска и друга вражеска дейност в полза на капиталистическите разведки и изменнически центрове: за моряци, железничари и пилоти от капиталистическите страни, пътници посещаващи социалистическите

Из архивите на ДС

страни, лица живущи в капиталистическите страни, действуващи като вербовчици, резиденти и др. срещу нашите екипажи и бригади от транспорта, лица живущи в социалистическите страни подозирани в услуга на капиталистическите разведки и свързани с транспортните работници и др.

При получаване на нови данни своевременно да се уведомяват заинтересованите социалистически органи на сигурността.

2. Да се уреди редовно и своевременно взаимно информиране по маршрута на капиталистическите кораби, за проявите и намеренията на прикритите в тях разведчици при наличие на данни и сигнали с оглед своевременното ориентиране на съответните органи на ДС, за да се подготвят навреме с подходящи мероприятия за наблюдението им.

Предлагаме на румънските другари редовно и своевременно да ни уведомяват за капиталистическите кораби, които акустират на техните пристанища особено Турну Северин, Констанца и Гюргево, кога ще бъдат на път за българските дунавски портове.

3. При активно разработване на членове от екипажа на капиталистическите транспортни средства от органите на ДС на една социалистическа страна при нужда да се ориентират органите на ДС на заинтересованите страни, като за целта се дават установачни данни, на кой кораб служи обекта, каква длъжност заема, в какво се уличава и взаимно се ориентират какви мероприятия да се провеждат по него. Това да важи и за лицата - обекти уличаващи се в контрабанда.

4. Взаимно да се информират отделните органи на сигурността по наличните данни и съвместно да разработват планове с мероприятия за изясняване на сигнали по делата, които се водят за лица провеждащи вражеска дейност и посещаващи и други социалистически страни.

5. Да се разменят информации по получените досега материали за оперативната обстановка в капиталистическите пристанища, гари, летища, митници, пропускателна система и полицейски режими. При получаване на допълнителни такива за изменение на обстановката своевременно да бъдат уведомявани заинтересованите страни за вземане мерки.

Из архивите на ДС
101

Да се уведомяват заинтересованите социалистически страни за лица от капиталистическите пристанища, гари и летища, които установяват съмнителни връзки с наши служители по транспорта и проявяват интерес към пристигащите транспортни средства на социалистическите страни, а именно: установени кадрови разведчици, резиденти и агентура работеща срещу нашите екипажи, бригади и др. транспортни служители. Какви методи използват в своята подривна дейност срещу нас, кое е новото в тактиката им. Каква вражеска емиграция действува срещу нашите страни като използва транспорта за провеждане подривни действия.

Да се обменят получаваните данни по изучаването на представляващите оперативен интерес капиталистически транспортни служители от пристанища, кораби, гари, влакове и др. по искане на съответната социалистическа страна.

6. Своевременно да се уведомяват органите на ДС на заинтересованите страни за разпространението на печатни и циклостилни пропагандни материали насочени против страните от социалистическия лагер, с оглед вземане мерки при посещение на техни транспортни средства в капиталистическите страни.

7. При получаване данни за наличието на специални заведения в капиталистическите пристанища (такива за сега има открити в Англия), които се посещават от моряци, където им се подставят жени, предлагат им се услуги, уреждат се забави и се пропагандира начина на живот на запад, да се уведомяват заинтересованите страни за вземане мерки.

8. Между страните участнички на настоящето съвещание да се разменят периодически обобщени информации по оперативната обстановка, по линия на транспорта, в капиталистическите страни.

III. БОРБА С КОНТРАБАНДАТА В ПРИСТАНИЩАТА И Ж.П.ГАРИ.

1. Да се информират взаимно помежду си органите на сигурността за вършената контрабанда в съответните пристанища, гари и летища от транспортните служители, като се вземат мерки за установяване на лицата и конфискуване на стоките и материалите

Из архивите на ДС

103

според установените митнически и др. фискални закони в съответната страна. За целта да се използват всички агентурно-оперативни средства на органите на МВР.

2. За пресичане крупните контрабанди вършени от транспортните служители между отделните социалистически страни и между социалистически и капиталистически страни да се набелязват и провеждат съвместни мероприятия от органите на социалистическите страни, изразяващи се в подставяне на агентура, проследяване, обиски и проверки на превозните средства при получени данни за разкриване на скривалищата, задържане и предлагане да се забрани пускането на лицата занимаващи се с контрабанда да пътуват в една или друга страна.

3. Притежаваните в момента данни от органите на социалистическите страни за контрабанда вършена от транспортните служители в една или друга страна да се разгледат и по тях набележат съвместни агентурно-оперативни и др. мероприятия.

4. Специално внимание да се обърне на сигналите за контрабанда когато има данни, че се използват от капиталистическите разузнавателни служби.

Към настоящето предложение сме разработили план с някои конкретни мероприятия за обсъждане със съответните братски страни.

Преписа.

СТРОГО СЕКРЕТНО

Екземпляр единствен

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

П Р О Т О К О Л

на Съвещанието на представителите на органите на Държавна Сигурност на Народна Република България, Чехословашката Република, Румънската Народна Република, Унгарската Народна Република и Комитета за Държавна Сигурност при Съвета на Министрите на СССР, състояло се от 5 до 7 март 1958 година в град Букурещ.

В Съвещанието участвуваха делегации от:

- от Министерството на Вътрешните Работи на Народна Република България възглавявана от Заместник Министъра другаря генерал-майор ЖИВКО СЛАВОВ.

- от Министерството на Вътрешните Работи на Чехословашката Република възглавявана от Заместник Министъра другаря полковник ДЕНИС ПЕЛАН.

- от Министерството на Вътрешните Работи на Румънската Народна Република възглавявана от Заместник Министъра генерал-лейтенант ДИМИТЪРЕ ГЕОРГЕ.

- от Министерството на Вътрешните работи на Унгарската Народна Република възглавявана от Началника на Главното Политическо Управление другаря полковник ГАЛАНЧОШ ПОЛЕ.

- от Комитета за Държавна Сигурност при Съвета на Министрите на СССР възглавявана от Заместник Председателя на Комитета другаря генерал-майор ЖИЛЕВ КОНСТАНТИН ФЕДОРОВИЧ.

Из архивите на ДС

105

~~61~~ 54

Империалистическите разузнавания и главно Съединените Американски Щати, усилват вражеската дейност срещу страните от социалистическия лагер. Тези разузнавания създават на териториите на редица капиталистически държави разузнавателни центрове и емигрантски групировки, които действат активно като използват за своите подривни цели транспортните съобщения.

Участниците в съвещанието констатираха, че между органите на сигурността на социалистическите държави се поддържат делови отношения и се провеждат необходими мероприятия за борба срещу вражеските разузнавания.

Наред с това, независимо от наличието на широки транспортни връзки между Народна Република България, Чехословашката Република, Румънската Народна Република, Унгарската Народна Република и Съветския Съюз органите на Държавна сигурност, които организират агентурно-оперативната работа по железопътния и воден транспорт, все още не са създали помежду си тесен оперативен контакт и взаимодействие.

В интерес на всички страни представени на Съвещанието, посочените по-горе обстоятелства налагат необходимостта да се вземат по-действени мерки за разкриването и пресичането на престъпните замисли на империалистическите разузнавания.

За постигане на тези цели участниците в Съвещанието бяха на единодушно мнение за целесъобразността от по-нататъшното разтиряване на сътрудничеството между транспортните органи на сигурността на петтях заинтересовани страни.

Участниците в Съвещанието се договориха:

I. Да се съсредоточат усилията на органите на Държавна сигурност по транспорта на Народна Република България, Чехословашката Република, Румънската Народна

Из архивите на ДС

106

Република, Унгарската Народна Република и СССР в борбата им против разузнаванията на капиталистическите държави използващи каналите на транспорта за извършване на шпионска, диверсионна, саботажническа и друга подривна дейност против страните - участници в Съвещанието.

2. В процеса на оперативното сътрудничество между органите на Държавна сигурност по железопътния и водния транспорт на Народна Република България, Чехословашката Република, Румънската Народна Република, Унгарската Народна Република и СССР съобразно възможностите на отделните органи на сигурността да се провеждат съвместни и съгласувани агентурно-оперативни мероприятия, както по предварителна договореност, така и по нововъзникнали нужди:

- за разкриване и разработка на разузнавателните органи на противника и задграничните емигрантски организации, занимаващи се с подривна дейност вред българските, чехословашките, румънските, унгарските и съветските моряци и железничари в пристанищата и гарите на капиталистическите държави,

- за разкриване сред моряците и железничарите на капиталистическите страни разузнавачите и агентите на противника, провеждащи подривна дейност в пристанищата и на гарите на страните - участници в Съвещанието;

- за разкриване разузнавачите и агентурата на противника сред чужденците от капиталистическите държави (туристи, търговци, служащи в разни представителства, организации и т.н.), използващи услугите на железопътния и воден транспорт на страните - участници в Съвещанието;

- за внедряване в империалистическите разузнавателни центрове квалифицирана агентура на органите

Из архивите на ДС

107

63-56

на сигурността на страните - участници в Съвещанието, от средите на железничари, моряци и др., с цел разкриване каналите за връзка на разузнаванията на противника, тяхните намерения и действия против държавите, представени на Съвещанието,

- по извеждането на нелегални в капиталистическите страни и връщането им чрез каналите на транспорта, съобразно молбата на заинтересованите от това орган на сигурността на страната - участник в настоящето Съвещание;

- за разработване на железничари и моряци от страните - участници в Съвещанието заподозрени в принадлежност към агентурата на разузнаванията на противника и други вражески организации;

- по проверка на сигналите, постъпващи от органите на сигурността на страните - участници в Съвещанието, за създавани подозрителни връзки от железничари и моряци на територитте на другите страни, а също така и за установяване на тези връзки и за тяхното изучаване;

- за откриването във влаковете и корабите на тайници вражеска литература, листовки и надписи, ползвани от вражеските и престъпни елементи;

- за проверка на данните за контрабандната дейност сред работниците от транспорта, представляващи интерес за органите на Държавна сигурност;

- по разследване случаите на кражби и посегателства върху товарите и стоките, превозвани по железниците и корабите, имащи особено важно отбранително и народностопанско значение.

3. Наред с провеждането на съвместни мероприятия да се обменят взаимни информации:

Из архивите на ДС

108

64-57

за всички случаи, когато посредством оперативните възможности на една страна се получават данни за проявен интерес от страна на разузнавателните органи на противника по отношение на сведения за транспорта, а също така и към железничари и моряци на друга страна;

за откритите разузнавачи и агенти вред екипажите на корабите и влаковите бригади на държавите от империалистическия блок;

за методите и формите на подривна дейност на капиталистическите разузнавания по каналите на транспорта;

за наличието в корабите и влаковете на тайници за превозване на нелегални, шпионски материали, реакционна литература и контрабанда, като се вземат оперативни мерки за пресичане на вражеската дейност;

за оперативната обстановка в пристанищата и гарите на капиталистическите страни (разузнавателни центрове, разузнавачи и агентура на противника, емигрантски организации, полицейско-митнически режим);

за заслужаващи оперативно внимание материали относно лица, изхождащи от страните - участници в Съвещанието, намиращи се на работа в железопътния и водния транспорт на капиталистическите държави.

4. Постоянния оперативен контакт и обмен на информации да се осъществява:

посредством изпращане на отделни ръководни и оперативни работници от транспортните органи в Народна Република България, Чехословашката Република, Румънската Народна Република, Унгарската Народна Република и Съветския Съюз;

чрез упълномощените представители в тези страни;

Из архивите на ДС

109

6558

посредством изпращане на писма между органите на сигурността на страните - участници в Съвещанието.

Отчитайки общата граница между Народна Република България и Ромънската Народна Република, Ромънската Народна Република и Съветския Съюз, Ромънската Народна Република и Унгарската Народна Република, Унгарската Народна Република и Съветския Съюз, Унгарската Народна Република и Чехословашката Република, Чехословашката Република и Съветския Съюз, да се организира непосредствена връзка между съответните транспортни органи на сигурността на тези страни също така и на съпределните погранични железопътни гари.

Между Народна Република България и Ромънската Народна Република на гарите ГЮРГЕВО-РУСЕ, ЧЕРНА-ЮДА-КАРДАМ и ВИДИН-КАЛАФАТ.

Между Ромънската Народна Република и Съветския Съюз на гарите ГАЛАЦ-РЕНИ, ЯССИ-УНГЕНИ, ДОРНЕШТИ-ВАДУЛ на СЕРЕТЕ, СЕТЕТ-ТЕРЕСВА и ХАЛМЕЙ-ЧЕРНИЙ АРДЮВ.

Между Ромънската Народна Република и Унгарската Народна Република на гарите КУРТИЧ-ЛЕКЕШХАТА, ЕПИСКОПИЯ БИХОРУЛУЙ-БИХАРКЕРЕСТЕШ и КАРЕЙ-МАРЕ - НИРОБРАНИ.

Между Унгарската Народна Република и Съветския Съюз на гарите ЗАХОНЬ-ЮП.

Между Унгарската Народна Република и Чехословашката Република на гарите КОМАРОМ-КОМАРНО, ПАТОРАЛЬЯУЙХЕЙ-НОВИЙ ГОРОД.

Между Чехословашката Република и Съветския Съюз на гарите ЧИЕРНА над ТИСОЙ-ЮП.

За тази цел всяка съответна страна да определи в течение на 1-2 месеца оперативните работници,

Из архивите на ДС

66-59

които ще поддържат помежду си контакт на граничещите територии и съобщи имената им. Преминаването на границите да става по опростен начин, като за целта се използват наличните телефонни връзки между граничните и обменни пунктове на железниците.

Предвидените в настоящия Протокол мероприятия ще се провеждат съобразно структурата на транспортните органи на сигурността на петтях заинтересовани страни.

Участниците в Съвещанието се договориха през 1959 година да обменят мнения за резултатите от изпълнението на изложените в настоящия Протокол мероприятия.

Протокола се състави в град Букурещ на 7 март 1957 година в пет екземпляра, по един екземпляр на български, чехски, ромънски, унгарски и руски езици.

По поръчение на Ръководствата на органите на сигурността на Народна Република България, Чехословашката Република, Ромънската Народна Република, Унгарската Народна Република и Съветския Съюз протокола подписват:

Заместник Министър на Вътрешните Работи на Народна Република България генерал-майор	Заместник Министър на Вътрешните Работи на Чехословашката Република - полковник	Заместник Министър на Вътрешните Работи на Ромънската Народна Република генерал-лейтенант	Началник на Главното Политическо Управление при Министерството на Вътрешните Работи на Унгарската Народна Република полковник	Заместник Председател на Комитета за Държавна Сигурност при Съвета на Министрите на СССР генерал-майор
МИРЧО СПАСОВ	ДЕМЯН ПЕЦАН	ПИНТИЛИЕ ГЕОРГЕ	ГАЛАМБОТ ЙОЖЕФ	К. ЛУНЕВ

/п/М.СПАСОВ /п/Д.ПЕЦАН /п/П.ГЕОРГЕ /п/Г.ЙОЖЕФ /п/К.ЛУНЕВ

Строго секретно! 130 80 120-

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

ОТНОСНО: въпроса за уреждане с румънските другари.

С писмо № 5218/3 от 9.VI.1958 год. румънските другари ни уведомиха, че в участъка Гюргево-Русе от тяхна страна са определени майор НИКУЛЕСКУ ГЕОРГИЯ и ст.лейт. ЙОНЕСКУ ВАЛЕНТИНА да поддържат контакт с нашите работници в Русе по съгласуване
1. работата по линия на транспорта.

Досега контакт със същите не е осъществен. На два пъти е направен опит да се осъществи такъв, но румънските другари не са се отзовали понеже нямали нареждане за това.

Моля да се уточни остава ли в сила това съобщение от румънските другари и как да осъществяваме при нужда такъв контакт.

От началото на тази година се организира единна
2. гранична гара Русе. На същата дойдоха на работа румънски железничарски, граничарски и митничарски служители.

Моля да се уточни с румънските другари как ще става тяхното обслужване, какво биха искали от наша страна да им помогнеме при разработване и наблюдение на техни обекти, имат ли агентура която евентуално бихме могли да използуваме по насочването й за разработването на наши обекти и по тези въпроси с кой другар да контактираме и по какъв начин.

За ефикасното наблюдение на капиталистическите
3. кораби и конвои минаващи по р.Дунав е необходимо румънските другари от Калафат да уведомяват нашите работници от гр. Видин за идването на такива към нашата страна.

Из архивите на ДС

2.-
~~121~~.-

Моля да се уточни румънските другари съгласни ли са да се устрои пряка телефонна връзка между органите на сигурността в Калафат и Видин и за в бъдеще своевременно да ни уведомяват за пристигането на капиталистически кораби.

НАЧАЛНИК III УПРАВЛЕНИЕ ДС:
полковник:

София, 16 юни 1959 г.

ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ В СТРУКТУРИТЕ НА ТРАНСПОРТА
I7
Из архивите

Строго секретно! 19

УТВЪРЖДАВАМ:
Н-К ОТДЕЛ IV,У-НИЕ ДС
майор:
9. VII. 1959 г.
С О Ф И Я

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

ПЕРСПЕКТИВЕН ПЛАН

ОТНОСНО: стоящите задачи през III тримесечие на 1959 г. пред оперативния състав на I районен отдел ДС.

I. ОБЩИ ОРГАНИЗАЦИОННИ ЗАДАЧИ.

1. Провеждане на две служебни съвещания през III тримесечие за отчитане състоянието на агентурно оперативната работа в отделението - как се изпълняват плановете, работата по разработките, придобиване на нова агентура, комбинации и др. въпроси.
а/ първото ще се проведе до 15.VII.т.г.
б/ второто към 30.IX.1959 г.

2. Всеки о.р. да си изготви отделен план за тримесечието в които да залегнат мероприятия по активния отчет, ОНД, откриване нови дела, работа по сигнали и произшествия, придобиване на нова агентура и явки, проверка на старата агентура и др.

3. Всеки оперативен работник седмично да планира работата си и в края на всяка седмица ще се отчита как е работил през изтеклата седмица и предстоящите задачи.

4. С цел оказване помощ за подобряване работата по сигналите и разследване на произшествията, да бъде заслушан как работи по тези въпроси др. I.ПЕТРОВ.
Срок: 30.VII.1959 г.

Из архивите на ДС

за 2.-

2

II. ПО АГЕНТУРАТА.

1. С цел подобряване агентурното обезпечаване на вражеския контингент през тримесечието ще се работи за подобряване на агентурата в следните обекти:

а/ гара Лом - Брусарци

б/ гара Видин, Бойчиновци, Мездра - да.

в/ ж.п. управление по обекта "Скитник"

г/ наряда гара София.

2. За правилното ръководство и възпитание на агентурната работа ще бъдат придобити нови 3 явки.

3. Проверка на следните агенти:

а/ проверка на аг."Бенев" и "Щерев" - София;

б/ аг."Стоянов" - Благоевград;

в/ "Вернезов" Михайловград и "Стършил" - Лом.

4. С цел оказване помощ на окръжните управления през тримесечието ще бъдат маршрутирани следните агенти.

а/ аг."Иванов" до "Подмолник" и ДИМЧЕВ окръг - БЛ.

б/ аг."Валентин" до Димитрово и Своге.

в/ аг."Мирчев" - Ст.Димитрово

г/ "Венцислав" - Видин. За окръжните М.Панев

Отгов. опер.работници.

III. ПО ОПЕРАТИВНИЯ ОТЧЕТ.

1. За изясняване, документиране и пресичане дейността на активно действуващите врагове ще се набележат и проведат мероприятия по обектите: "Вълк","Скитник","Паук","Гестаповец" "Свиня" и "Букса".

Ще се продължи оказване помощ на окр. у-ние ДС - БЛ. по разработка "Подмолник",и Димитрово - "Кнор" Лидяшев случ. по "Кнор"

а/ Разработки водени от отделението ни:

1. ЛАР"Вълк" с украска вредителство и саботаж, ще се проведе комбинация за установяване на контрареволюционна умисъл относно объркването и забавянето на влаковете и документиране на същата - продължаване работата по връзката му с цветаря и легацията(Фр).

Отгов.К.Андонов и Панев.

Из архивите на ДС

3.-

2. ЛАР "Скитник" с украска шпионаж, провеждане комбинацията за сдобиване с компрометиращи материали и вербовка на агент от близките му връзки.

Отгов. К.Андонов.

3. ОНД"Гестаповец" - внедряване на агент "Маргарита" към обекта и обмисляне комбинация за установяване дали ще прояви интерес към материали представляващи държавна тайна.

Отгов. АТАНАСОВ и ПАНЕВ.

4. ЛАР "Маяк" провеждане мероприятия и комбинация за изясняване връзките му с и.р. и тези в Ст.Димитрово и Бричибор.

Отгов. ПАНЕВ.

По дела на контрол.

1. Оказване помощ на ДС - Бр. по ЛАР "Подмолник", за доизясняване връзките на обекта и техния характер с югославската легация и документиране на дейността му.

Отгов. ПАНЕВ.

2. Оказване помощ на анонимна разработка "Кнер" на ДС - Димитрово и установяване автора на затворени краневете.

Отгов. АНДОНОВ и ПЕТРОВ.

3. Ще се окаже помощ на участък ДС Белоградчик по установяване и документиране дейността на евангелиста БОЙЧЕВ и вземане отношение спрямо същия.

Отговорник ПАНЕВ.

4. Оказване помощ на окръжно управление по сигналите за диверсия - Радомир, Столично и др.

Отгов. ПАНЕВ и Г.ПЕТРОВ.

5. Ще се окаже помощ на окръжно управление по установяване на вражеския контингент най-вече от средата на новопостъ пилите служители.

Отгов. ПАНЕВ и ПЕТРОВ.

8.VII.959 г.
С о ф и я

ЗАМ.НАЧАЛНИК I РАЙОНЕН ОТДЕЛ
подполковник

ЦС

„По сроковете"

Строго секретно!

6

Екз.единствен
за ръководството.

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :27.09.2016г.Секретар :

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

Относно констатираните случай на трансфера на валута и котробандиране на стоки през граница.

1. Лицето ,нормировчик ЛВЗ,есперантист,безпартиен извършва трансфера на валута,като за целта използва полския гражданин от гр.Варшава ул.Нови свят" 27,секретар на есеперантското дружество там.
Тук на българи заминаващи за Полша му дават наши пари,те там чрез бележки от него получав злоти от Михалик. До сега е установено че са разменени 250 лева наши за 5000 злоти. По случая се работи.

2.На 12.I.963 година в Драгоман при проверка бе заловено лицето отиващ за Чехия с два куфара укрити в друго купе пълни с стока за 1200 лева. Същата бе конфискувана.

3.През същата година беха заловени чрез стопанска милиция и лицата и от ЛВЗ,с два куфара стока пренасяна от Чехия.

4.Установено е по агентурен път че лицето от ЛВЗ при отиване през 1963 година със спортисти в Югославия е пренел 200 долара като багажа е предал на транзитник, които му го е предал на Югославия.

5.През 1962 година бе заловен ,тогава съдя които в съучастие още с и др.е организирал канал чрез "вагон ли кук"по които системно е извършвано прехвърляне на часовни и и други стоки от Австрия,продавани у нас. Лицата са осъдени. на различен срок затвор.

6.Лицето ,работник от вагоноремонтно депо Надежда през годините 961/62 и 63 като се е свързал с кондуктори от спалните вагони на СССР, и ГДР е извършвал търговия на часовници на обща сума 5000 лева.Лицето е заловено от стопанска милиция и осъдено.

7.През 1961 = 62 година лицето билетен касиер гара София е използвал системно в Чехия и Югославия, и друго,по които начин е извършвал котробандиране на стоки на обща сума 1000 лева.Пренасяните стоки е продавал у нас лично,а някои и чрез оказионите магазини.Лицето бе предадено на стопанска милиция реализирано и осъдено заедно с жена му на по 8 м. затвор условно.

8.През 1963 година бе реализирано пак чрез стопанска милиция и лицето ел.механик в I електротехническа секция тогава.Същия е бил изпратен за 2 години командировка в Чехия и използвал престоя си там,да пренася и котробандира с различни стоки.Същия е осъден и е в затвора.

9.През месец ноември 963 година чрез комбинация при опит да изнесе зад граница бе изета чужда валута за 1000 лева наши пари, на чиновничка в "вагон ли кук"

За пресичане на предстъпления от горния характер ПРЕДЛАГАМ:

Из архивите на ДС

1.Да се направят предложения пред съответните институти за изменение и допълнение на законоположенията уреждащи митнi ческия контрол,така че да се засилят санкциите и по-конкретно конфi скацията на стоки и предмети представляващи обект на котробандирi не.

Да се проанализират по-интересните дела за престъпления по трасфера на валута и котробанда на стоки от задграница от което да се изходи за предложенiя за засилване санкциите по НК за престъпления от такъв характер.

2.Да се подобри агентурно-оперативната работа по еспi ерантистите и спортистите,които много излизат зад граница и се занi имават имено с трансфери и котробанда.За тази цел да се прави редо вно проверка и по отчета на НМ,тъй като има случаи често да се пускат да излизат в чужбина лица регистрирани и съдени за стопански и криминални престъпления.За такива да се проверява и по-подробно по същество изпратените им декларации за издръжка.

3.На съдените за престъпления от подобен род да не вера зрешава излизане зад граница,по правило.

4.Да се проанлизират данните за ситемно излизащит зад граница,с цел изясняване като на истинските причини и подбуди за това,така и за поведението им въобще и вземане отношение по случаите по частни постановления.

5.Излизанията в капиталистически страни да се допускат като изключения.

София,18.I.1964 г

ЗАМ.Н-К ОТДЕЛ:
-полковник-

VII
6

Строго секретно
Екз.единствен

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

У Т В Ъ Р Ж Д А В А Т:

НАЧАЛНИК II ГЛ.У-НИЕ ДС
Генерал-лейтенант
София, 24.4. 1970 г.

НАЧАЛНИК ГЛАВНО У-НИЕ НМ
Полковник:
София, 20.4. 1970 г.

М Е Р О П Р И Я Т И Я

ОТНОСНО: Координацията и взаимодействието в работата на отдел VII при II главно управление ДС и отдел "Транспортна милиция" при Главното управление НМ

На органите на МВР Българската комунистическа партия и народното правителство са възложили важни и отговорни задачи: "да защищават Народна република България и нейния социалистически обществен строй от всякакви посегателства на външни и вътрешни врагове, да предотвратяват, разкриват и разобличават престъпленията, да гарантират сигурността и поддържат установения обществен ред по цялата територия на републиката".

За успешното решаване на тези задачи, между Държавна сигурност и Народната милиция трябва да съществуват пълна координация, взаимодействие и съвместна работа, като умело изпол-

Из архивите на ДС

зуват всички оперативни и научно-технически средства и методи, охранителния апарат и широко се опират на обществеността и народа.

На състава от отдел VII при II главно управление ДС и отдел "Транспортна милиция" при Главното управление НМ е възложена отговорната задача да обслужват един от важните и същевременно специфичен отрасъл на материалното производство - ТРАНСПОРТА.

Характерът и специфичността на организацията и производствената дейност на транспорта изисква от ръководствата и състава на същите поделения в своята ежедневна оперативна работа, пълна координация, взаимодействие и взаимопомощ.

ЗА ЦЕЛТА:

1. Ръководствата и съставът на отдел VII при II главно управление ДС и на отдел "Транспортна милиция" при Главното управление НМ в своята дейност се ръководят от решенията на ЦК на БКП, законите и от заповедите и указанията на ръководството на МВР.

2. Ръководствата и съставът на отдел VII при II главно управление ДС и на отдел "Транспортна милиция" се информират своевременно по компетентност за получените от сътрудническия и осведомителен апарат данни и сигнали за контрареволюционна и престъпна дейност, чрез обобщени справки или устно, в които се посочва начина за ползуването им с оглед да не се разшифрова източника.

3. Сигналите за терор и други враждебни действия, насочени срещу партийни и държавни деци, намерените листовки с вражеско съдържание, незабавно се предават на работниците от ДС, като вземат мерки за недопускане терор, за запазване на следите и др.

Из архивите на ДС

4. За изясняване на някои сигнали и прояви се разработват и провеждат съвместни оперативни мероприятия.

5. Ръководствата на двата отдела разработват и провеждат съвместни оперативни и охранителни мероприятия за поддържане реда и сигурността по жп трасета и гарите при посрещане и изпращане на наши и гостуващи в НРБ чуждестранни партийни и държавни ръководители.

6. Както оперативния, така и охранителния състав от Транспортната милиция, съвместно със служителите от ДС провеждат мероприятия по издирването и залавянето на търсени държавни престъпници или лица опитващи се да изменят на Родината, като използват влаковете и корабите.

7. Патрулиращите във влаковете и охраняващите гарите милиционери при изпълнение на служебните си задължения, ако констатират подозрителни връзки и прояви на чужди граждани пътуващи с влаковете или намиращи се в районите на железопътните и морски гари и пристанища, както и при разкриване на тайници, своевременно уведомяват работниците от ДС.

За намерените във влаковете, гарите и пристанищата багажи и вещи на чужденци, незабавно да уведомяват съответните служители от ДС и след вземане отношение, с багажите и вещите се постъпва съгласно законните разпоредби ако не се разпореди друго от ръководството на министерството.

8. При задържане от Транспортната милиция на чужденец на местопроизшествието или по друг повод, незабавно да се уведомяват органите на ДС.

9. При големи жп катастрофи, аварии и пожари се съставят съвместни оперативни групи, които организират оглед и охрана на следите и уликите, издирване на доказателства и др., като за изясняване причините и установяване на виновните лица се съставят общи планове.

Из архивите на ДС

10. За повдигане на революционната бдителност на служителите от Транспортната милиция, ръководни работници от ДС периодически да изнасят доклади, лекции и беседи за формите и методите на подривната дейност на чуждите разузнавания.

11. При нужда и целесъобразност, двата отдела и поделенията им си оказват помощ с превозни, научнотехнически и оперативнотехнически средства.

П Р Е Д Л А Г А Т:

за НАЧАЛНИК VII ОТДЕЛ, II ГЛ.У-НИЕ ДС
Полковник
София, 12.02. 1970 г.

Н-К ОТДЕЛ "ТРАНСПОРТНА МИЛИЦИЯ" - ГЛ.У-НИЕ НМ
Полковник
София, 20.02. 1970 г.

Отп. в 1 екз.
Изп. _____
Нап. Илиева
12.II.1970 г.

Размножено в 13 екз.
от които 9 в поделенията на ТМ и 4 под. 5030. МВР
от транспорт. отдел

VII отдел

25.03.70 г.

Строго секретно!

Екз. №

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

П Н

на мероприятията, които ще провежда отдел VII в борбата против идеологическата диверсия на противника.

Поради специфичния характер на транспорта и съобщенията в икономическия и културен живот на страната, се налага из средата на работещите в тези учреждения, стотици и хиляди хора да пътуват регулярно и системно задграница, (железничари, моряци, шофьори, летци и др.). Наред с това, редица наши транспортни средства (пътнически, товарни и пощенски вагони) са в съставите на международните влакове, което се използува от противника за укриване в същите на инкриминирана пропагандна литература и материали, или "забравени" във вагоните, самолетите, корабите и други, по който канал тези материали и влизат в нашата страна.

Освен това, пък по същите причини, посочените учреждения се посещават от стотици чужди граждани - моряци, летци, железничари, шофьори и други служебни лица.

Друг сериозен канал по който прониква материал свързан с идеологическата диверсия, това е голямият поток на транзитни пътници, които главно пътуват с международните влакове, предимно турци.

По оперативно-технически път сме установявали със стотини екземпляра такава литература, внесена у нас, укрита в куфари, сакове и др. и оставена на съхранение в гардеробните на голямите жп възли, предимно на гара София.

Из архивите на ДС

Във връзка с отразената обстановка, по линия на отдела ще се провеждат следните оперативно-технически мероприятия:

1. Сътрудническият и осведомителен апарат из средата на пътуващите регулярно и системно задграница, ще бъдат инструктирани за повишаване активността в прехващане на каналите по транспорта и съобщенията, по които протичат материалите свързани с идеологическата диверсия.

Срок: постоянен
Отг. н-ци отделения

2. Пред колективите, характера на работата на които е свързан с регулярно пътуване зад граница или контакти с чужденци посещаващи нашата страна, ще продължиме да изнасяме беседи и теми за борбата с идеологическата диверсия.

Срок: постоянен
Отг. н-ци отделения

3. Ще се използват СС и осведомители по емигрантските центрове, издаващи разни брожури и други с антинародно съдържание, за прехващане на канала и неговоти парирене.

Отг. н-ци отделения I и II
Срок: постоянен

4. СС и осведомители, обслужващи международните влакове и самолети, ще бъдат инструктирани за максимална бдителност по отношение на пътуващите чужденци и техните багажи.

Щателно да оглеждат и проверяват провозните средства в които укриват такъв материал.

Срок: постоянен
Отг. н-ци от-ния София, Пловдив и Г.Оряховица.

5. Съвместно с оперативно-техническото управление периодически ще се правят проверки на багажите, оставяни на съхранение в гардеробните на гара София и аерогара София.

Срок: постоянен
Отг. н-к I р.отделение и н-к II о-ние

София, 25.III.70 г.

НАЧАЛНИК VII ОТДЕЛ, II ГЛ. У-НИЕ
Полковник:

81

ПРЕВОД ОТ НЕМСКИ ЕЗИК

МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ
НА Г Д Р
МИНИСТЕРСТВО ЗА ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ

11.ноември 1976 г.

СТРОГО СЕКРЕТНО !

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

ЛИЧНО
Министерство на вътрешните работи
на НР България
до др.полк. МИТЕВ

С о ф и я

Драги другарю Митев !

В процеса на обмяна на информация Ви изпращаме материал за концепциите схващания на Федералното правителство за осуетяване дейността на държавите от СИВ на пазара на товарните превози в ГФР.

Горното за сведение.

Със социалистически поздрави

Дамм

Приложение: 7 листа

Из архивите на ДС

82

МИНИСТЕРСТВО ЗА ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ

11.септември 1976 г.

Строго секретно !

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

И Н Ф О Р М А Ц И Я
за
концепциините представи на федералното правителство относно осуетяване дейността на държавите от СИВ на пазара за товарен превоз в ГФР

От достоверни вътрешни материали от средата на 1976 г. ни стана известно,че отговорни кръгове във Федералното правителство в тясно взаимодействие със ръководни съюзи на западногерманското стопанство обсъждат възможни мерки срещу уж засиленото в последно време настъпление на транспортни предприятия от държавите на СИВ на западногерманския и останалите западноевропейски пазари за товарни превози.В основата на това лежи едно проучване на Федералното министерство на транспорта /ФМТ/,където е отразена настоящата ситуация в браншовете-корабоплаване /вътрешно и океанско/ и автотранспорт ,както и възможните контрамерки, изложени от Федералното правителство и транспортните предприятия в ГФР.

Във връзка с концепциите на ФМТ на 20.9.1976 г. се проведе изслушване на представителите на предприятийните съюзи и транспортните предприятия на ГФР,за чиито резултати до сега няма данни.

Според схващането на ФМТ това засилено участие на транспортните предприятия на страните от СИВ би било опасно за транспортните предприятия и цялата икономика на ГФР както на западноевропейския,така и на западногерманския пазар на товарния превоз. Тук бяха споменати следните прояви:

–Изтласкване на западногермански транспортни предприятия от редица важни пазари,

–възможност за монополизиране на транспортните пазари от предприятията на страните от СИВ,особено в областта на корабоплаването,

Из архивите на ДС

126

-зависимост на западногерманското стопанство от транспорта на страните от СИВ в една по-широка сфера на външната търговия,и преди всичко с третите страни извън Западна Европа.

ФМТ подчертава,че искането за защита на интересите на западногерманските транспортни ведомства от свръхпропорционалното настъпление на транспортните предприятия на СИВ срещу западноевропейския и западногерманския пазар на товарен превоз трябва да се разглежда в народностопанска,икономико-политическа и политическа взаимовръзка.Трябва да се има пред вид,че ГФР е най-важният западен търговски партньор на социалистическите страни,докато същевременно търговията между изток-запад придобива и за ГФР все по-голямо търговско-политическо значение.Стокообменът със страните от СИВ през 1975 г. се увеличи спрямо този от 1974 с около 6 % и нарастна на приблизително 31 млрд. ДМ,като нарастването се дължи почти изключително на увеличения износ на ГФР в СССР.Търговският обем на ГФР със СССР през 1975 г. нарастна с 26,7 % на 10,2 мрд.ДМ;износът на ГФР за СССР нарастна при това с 45,5 %.Не бива да се пренебрегва нарастването от 1974 спрямо 1975 г. от 7,0 % на около 7,6 % дялът на страните от СИВ в общия износ на ГФР.В интерес на разширяване на търговията изток-запад,ГФР,както и страните от СИВ са заинтересовани от отстраняването на отрицателния търговски баланс за социалистическите страни.Страните от СИВ виждат в транспортния сектор една възможност за спестяване,респ.трупане на валута.

Тези търговско-политически становища трябва да бъдат преценени и съобразени с изискването за дългосрочно опазване на транспортните потребности на западногерманското стопанство и за защита на собствените транспортни предприятия.При това най-важните гледища са:

-За западногерманската икономика собствените производителни транспортни средства са жизнено необходими.

-От тук произтича изискването да се защищават транспортните предприятия на ГФР посредством подходящи държавни мероприятия,след като те не могат да се утвърдят със своите икономически средства срещу конкуренцията от страните от СИВ.Кога ще бъде достигната интервенционната точка,може да се решава само в отделен случай.

Из архивите на ДС

Според ФМТ в основата на засилените усилия на страните от СИВ на западноевропейския транспортен пазар лежат следните цели:

-Извършване на цялата външна търговия с ГФР и другите западноевропейски страни със собствени транспортни средства за спестяване на валута

-Участие в транспортното развитие на външната търговия на ГФР със страни,не от СИВ за добиване на валута

-Създаване на транспортен капацитет за да се осигури дейността на тила при провеждане и прокарване на политически и военно-стратегически цели.

При това е установена следната практика:

-Предпазване на собствения транспортен пазар посредством държавно направляване на товарите

-Развиване на външната търговия чрез фоб-покупки и сиф-продажби,т.е.определяне протичането на транспорта и насочване към собствените транспортни предприятия

-Използуване на западния транспортен пазар /подбиване на фрахтовите рати /

-Използуване свободата за установяване в ГФР за основаване на фирми или многостранно участие в предприятия на ГФР за фрахтоване и реклама.

Ситуацията в сферите на корабоплаването,автотранспорта и речното корабоплаване се характеризира от ФМТ по следния начин:

В сферата на <u>корабоплаването</u> се отбелязва постоянно нарастване на дяла на страните от СИВ в световната морска търговия.Обемът на търговския флот на страните от СИВ нарастна от 4,4 милиона БРТ през 1960 г. на 18,6 милиона БРТ през 1975 г., тяхният дял от световния стоков тонаж възлизаше през предата на 1975 г. на около 12,8 %.Със 7,3 милиона БРТ Съветският съюз разполага с най-големия товарен флот на света.Характерно е освен това,че търговските флотилии на страните от СИВ нарастват чувствително по-бързо от техния океански външнотърговски обем.От това развитие се вижда постоянно нарастващото участие на параходствата на СИВ в експедирането и приемането на стоки в пристанища на ГФР.В отделни райони СССР можа да достигне голям дял /ГФР-САЩ: 12 %,Северна Европа-Южноамериканския западен бряг:25%

Из архивите на ДС

128

експедиране и 35 % приемане/.

Подбиване на фрахтовите рати от страна на държавите от СИВ става главно в тези райони,чиито страни не са още политически укрепнали.Същевременно подбиването на ратите се концентрира и върху високотарифни стоки.То лежи средно между 10 и 30 %,максимално при 50 %.В района на Източна Африка може да се говори за една надпревара в изтласкването от този район,понеже параходствата на СИВ тук са поставили междувременно 50 % от общо необходимия транспортен капацитет.

Предложените в дискусионните документи на ФМТ мерки се простират върху това,щото държавите от СИВ да се подчиняват на принципите,валидни за западноевропейския транспортен пазар /ратифициране на кодекса за поведение за линейните конференции, налагане на самоограничения/.И като последно средство се предвижда контингентирането на корабо-транспортните услуги на страните от СИВ за един точно определен район и за един определен период от време на базата на § 46 от Външноикономическата наредба.

Ситуацията в автотранспорта на товари се счита за не толкова проблематична,тъй като дялът на транспорта по пътищата между ГФР и страните на СИВ в сравнение с транспорта по шосетата между ГФР и останалите държави през 1975 г. е почти незначителен. /между ГФР и СИВ-страните е 1,3 млн.т /около 2 %/,а този между ГФР и останалите страни е 70 млн.тона/.Процентният дял на товаротранспортните предприятия на ГФР в транспорта с някои страни от СИВ е както и преди много малък,но в някои случаи може да се повиши чувствително.През 1975 г. ситуацията беше следната:

	Обем на транспорта общо /в т./	Дял на транспортните средства на ГФР / в %/
България	66.500	7,1
Полша	185.300	39,7
Румъния	48.200	16,4
СССР	97.000	3,7
ЧССР	761.800	39,1
Унгария	163.200	13,3

Из архивите на ДС

Мерките,които предлага ФМТ са насочени към това да подобрява и по-нататък чрез контингентиращи мерки съревнователната позиция на западногерманските предприятия.Спрямо България,Полша и Румъния на базата на двустранни споразумения за уреждане на взаимообразния товарен и пътнически транспорт ГФР разполага вече с възможността да определя контингентите или да контингентират едностранно транспорта,ако това го изискват интересите на западногерманските предприятия или обема на транспорта.За сега не съществуват договорни отношения със СССР /няма споразумение по клаузата на Западен Берлин/,ЧССР и Унгария /трябва да продължат усилията за започване на преговори за сключване на договори с тези страни/.

ГФР смята да предприеме следните възможни мерки:

-Допълнение към външноикономическото законодателство

-възлово споразумение за "кооперационните контингенти" които осъществяват по-дооро участие на западногерманските транспортни предприятия в тези сделки

-въздействие върху икономиката за обединение в "работни дружества"

-повишаване на таксите на товарните автомобили в ГФР до такъв размер,какъвто западногерманските предприятия заплащат в чужбина /предвидено е в проекта за изменение на данъчния закон за товарните автомолиби/ увеличаване на даньците и за товарните автомобили и при влизане на товарни автомобили на страните от СИВ през ГДР чрез променяне на наредбата за провеждане на данъчна политика по отношение на товарните автомобили

Според ФМТ речното корабоплаване играе важна роля в транспортната политика на онези страни от СИВ,които разполагат с подходящи речни пътища за товарния превоз Изток-Запад. транитe от СИВ постоянно модернизират и усъвършенстват този транспортен фактор.Дялът на модерните влекачи в общия тонаж на дунавската флотилия е със сегашните 37,5 % твърде висок /рейнският флот-само 15 %/.Стокообменът по речните пътища със страните от СИВ се развива в два раиона:

-на север по средноевропейския канал и Елба

- на югоизток по Дунав.

В северния район поради договорните положения с Полша и ГДР,както и поради абсолютната забрана за плуване на ЧССР по

каналната мрежа на ГФР не съществува остра опасност за интересите на западногерманските предприятия.

Това не се отнася до района на Дунав.Според ФМТ западногерманското речно плаване по Дунав е слабопропорционално с около 2 % от общия транспорт.В разменният транспорт между ГФР и страните от СИВ по Дунав речното корабоплаване на ГФР е транспортирало около 25 %.

Особено застрашена се вижда ГФР от икономическите и политически проблеми по канала Майн-Дунав.С него се създава един ефективен транспортен път,така че обемът на стокообмена със страните от СИВ ще придобие по-голямо значение с тази нова връзка.С този канал дружествата за речно корабоплаване на страните от СИВ ще имат възможността да разширят своите транспортни услуги чак до района на Рейн.Това ще създаде необходимостта от повишаване на конкурентноспособността на западногерманското речно плаване и избаротване на план за действие за защита от корабите на страните от СИВ на рейнския корабен пазар и на водните пътища на ГФР.Като възможни мерки за охрана на рейнското корабоплаване се възнамерява да се извърши:

- модифициране на Манхаймския акт /Споразумение за корабоплаването по Рейн/
- Изработване на принцип за крайбрежните държави:транспортът по речните пътища на ГФР /каботаж/ трябва да бъде запазен /отреден/за страните-участнички в Манхаймския акт,респ.за държавите от Европейската общност.

Макар че се счита,че тази цел е политически изпълнима, не са изключени политически интервенции от страните от СИВ.По тази причина ФМТ изисква,особено с оглед на предстоящата конференция в Белград през 1977 г.,работите в Централната комисия за корабоплаването по Рейн /компетентна по въпросите за провеждане на Манхаймския акт/ да се ускорят.[1/]

Освен това ФМТ препоръчва на Федералното правителство да предприеме следните мерки:

- Сключване на транспортни договори със страните от СИВ.
- Ако не са възможни такива договори /3 падноберлинската клауза/,тогава трябва да бъдат използувани всички двустранни възможности за оказване на влияние.

1/ Налице е преценката на политическите,икономическите и правните проблеми,които са във връзка с канала Майн-Дунав,направена от отговорни правителствени кръгове на ГФР и при нужда може да бъде изискана.

Из архивите на ДС

Из архивите на ДС

-За да се избегне западните конкурентни предприятия да печелят от мероприятията на ГФР,се предвижда като предпоставка тясна координация със страните от ЕИО.
-Като допълнителни мерки се предвиждат засилване на дейността на западногерманските транспортни предприятия /евентуално флангова защита от правителството/ и целенасочено прилагане на законния инструментариум и неговото разширение.

В една от първите вътрешни реакции по работния материал на ФМТ един от водещите предприятийни съюзи на ГФР изрази съмнение относно реализираемостта на стремежите на страните от СИВ,отразени в материал на ФМТ,а именно насочеността им към завладяване на пазарногосподствуващи позиции в транспортния сектор и водене на съревнование за изтласкване на по-слабия партньор.Също така и преди да започне търсенето на възможни насрещни мерки трябва по-реалистично да се провери,дали действително съществува опасност от поскъпване на транспортните услуги за сметка на западногерманската икономика.

Според предприятийният съюз не може да се говори за съревнователен натиск в областта на автотранспорта и речното корабоплаване,а само в морския транспорт.Във всеки случай европеиск ите комитети за океански товари са се изказали въздържано относно държавните интервенции,утвърдили са принципа за свободния избор на транспортното средство и са се усъмнили в това,че предприятията на страните от СИВ-имайки пред вид техните благоприятни ценови отношения-могат да бъдат обвинени в съревнование за дъмпинг.Конференциите по корабоплаване,в свой собствен интерес, трябва да изчерпват възможностите на едно сътрудничество с корабните дружества на страните от СИВ.

И накрая се подчертава,че индустрията на ГФР има само ограничен интерес от допълнителни държавни интервенции спрямо конкуренцията от страна на държавите от СИВ,тъй като не е изключено, "да се възползуват едностранчиво и необмислено" от разширения инструментариум.

В интерес на сигурността на източника тази информация не бива да се разгласява публично.

65115,12 транспорт
-8.МАЙ 1979

07259
13

СТРОГО СЕКРЕТНО!

МВР
ВТОРО ГЛАВНО У-НИЕ – ДС
Рег. № 1541 бЕкз. 2
19 год.

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

ИНФОРМАЦИЯ

ОТНОСНО: Новите тенденции в подривната дейност на турските разузнавателни и контраразузнавателни органи по линия на транспорта

Транспортът, като канал за разузнавателно проникване и обект на подривна дейност, никога не е бил извън полезрението на турските разузнавателни и контраразузнавателни органи. За нови моменти в подривната им дейност може да се говори в смисъл на разширяване, активизиране и усъвършенствуване на прилаганите форми и средства.

2101
60101
65112
5101

Като използуват обективните условия и предпоставки по линия на транспорта, турските специални служби провеждат активна подривна дейност в две главни направления:

– подривни действия срещу българските транспортни задгранични представители и транспортни служители по време на пребиваването им в Турция;

– използуване канала на транспорта за активна подривна дейност срещу НРБ.

По първото направление, дейността на противника срещу българските шофьори, моряци и задгранични представители по времето, когато те изпълняват служебните си задачи зад граница, се свеждат главно в извършване на разложителна дейност, идеологическа и политическа обработка, скланяне към назавръщенство

178

Из архивите на ДС

и въвличане в контрабандни и др. престъпления, което по-късно се използува като повод за задържане, провеждане на разпити, търсене на наказателна отговорност и осъществяване на вербовъчна дейност.

По второто направление се използуват предимствата, които дава транспортът за проникване и връзка: регулярност на пътуванията, възможност за устройване на тайници, възможности за контакти и подбор на подходящи лица за изпълнители, внасяне в страната на инкриминирана литература, създаване на контрабандни канали за пренасяне на вещи, оръжие, злато, наркотици, предмети на изкуството и пр.

Като прикритие на турските кадрови разузнавачи и агентура служат търговски, транспортни и спедиторски фирми и бюра, които имат отношение към обработка на товарите и придружаващите ги документи, служители - чужденци, съдържателите на хотели, магазини, бензиностанции, сервизи и др. намиращи се по маршрута или в близост до местата на които паркират българските автомобили.

Граничните и митнически формалности, обработката на товара и необходимите документи за транзитно преминаване през Турция се извършва от служителите на турската транспортна фирма "Балкантранспорт". Собственик на фирмата е турския гражданин със седалище град Истанбул. За организиране на цялостната си дейност фирмата е създала свои бюра в градовете Капъкуле, Истанбул, Анкара, Ерзерум, Изник, Адана, Гюрбулак и Хабур. За товарите от Турция са организирани терминали в градовете Измир, Айдин, Бодрум, Анталия, Бандърма, Мерзин и Самсун.

Стремежът на е във всяко бюро на фирмата да намери място служител, който владее български език и

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 27.09.2016г. Секретар :

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :27.09.2016г. Секретар :

15

назначава такива предимно от средата на турските изселници от България. Данни за някои от служителите на фирмата:

– около 55 годишен, турски гражданин, бивш депутат от партията на Демирел, с висше образование – агроном;

около 56–58 годишен, директор на бюрото в гр. Истанбул, бивш директор на службата за сигурност в този град;

– – турска гражданка, изселила се от България, със средно-техническо образование, секретарка във фирмата;

– – турска гражданка, изселила се от България, около 25–27 годишна, завършила учителски институт в гр. Силистра, секретарка във фирмата;

– – 55 годишен, роден в Истанбул, бивш митничар, ръководител на бюро във фирмата;

– – директор, около 45 годишен, бивш полковник от ГЩ на турската армия;

– – турски гражданин, изселник от
10% България, около 30 годишен. Въвлича шофьорите във валутно-контрабандна дейност. Уличава се във връзка с полицията;

– , служител в пропускателния пункт
Капъкуле. Уличава се като агент наводчик на турското разузнаване. Налице са улики, че е участвувал в шантажирането на
57404 български шофьори, разпитван в последствие в Щаба на жандармерията в гр. Одрин;

– – служител на паркинга в Дюздже. Уличава се във връзка с контраразузнавателните органи на Турция;
57404

Из архивите на ДС

135

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 27.09.2016г. Секретар :

16

– – има търговска барака на паркинга в Истанбул. Уличава се в услуга на турските контраразузнавателни органи. Проявява интерес към бивши служители на МВР и МНО понастоящем на работа в СО "МАТ";

– – изселник от България. Един от първите помощници на . По професия юрист. Завършил е полицейска школа – стреми се към информация от военен характер.

В изпълнение на служебните си задължения представителите на фирмата влизат в преки контакти с българските шофьори. Създават приятелски отношения с тях, въвличат ги в контрабандни и митнически нарушения, незаконна търговия, трансфер на валута, скланят ги към незавръщенство, събират информация на тъмно, изучават ги за вербовка.

През последните години турските разузнавателни, контраразузнавателни органи, полицейски, военни и др. власти придобиха голям опит в работата срещу българските шофьори зад граница. Създадоха организация в работата си, поставиха кадрови разузнавачи на прикритие на възловите места, вербоваха своя агентура из средите на своите граждани имащи контакти с българските шофьори.

Ръководството на турските контраразузнавателни органи е дало указания на своите служби в окръжните центрове да активизират работата си по транзитно преминаващите през Турция български шофьори. С отделни заповеди на началника на главното управление на жандармерията и валията на Истанбул е разпоредено да се извършва строг контрол и щателна проверка на автомобилите и водачите от българския международен автомобилен транспорт.

Турските органи за сигурност са определили 12 маршрути за преминаване на българските автомобили през тяхната територия и всяко отклонение се санкционира и придружава с арест и разпит.

Из архивите на ДС

Разполагаме с проверени данни, че турските полицейски разузнавателни и контраразузнавателни органи следят проявите и поведението на турска територия на 78 български шофьори, попаднали в полезрението им поради отклонение от маршрутите или поради подозирането им като наши агенти и разузнавачи.

Анализът на получената информация дават основание да се направи извода, че турските специални служби следят българските шофьори зад граница, изучават ги и при целесъобразност използват и най-дребните нарушения на реда и законността като повод за вземане на оперативно отношение.

136

Най-честите нарушения - това са тези на визовия и паспортен режим, движението с непозволена скорост, неспазване на пътната дисциплина, паркирането и домуването на моторните превозни средства на забранени или неподходящи за целта места и др. Обикновено те се санкционират с глоби или други административни наказания, но често тези деяния се използват като поводи за установяване на контакти с шофьорите, арест, задържане и разпит. Такива лица турските контраразузнавателни органи включват в специални запретителни списъци.

Други примери, показват, че не винаги първопричината трябва да се търси само в нашите шофьори. Цивилни въоръжени лица, патрулиращи военни и полицейски служители на турска територия, неоснователно задържат водачи на български товарни автомобили, провеждат им лични обиски, употребяват оръжие, принуждават шофьорите да заплащат исканите суми за да ги освободят и пр.

Специално внимание заслужават случаите на отклонение на товарните автомобили от указаните маршрути за движение. Тези нарушения обикновено са свързани с режима по опазване на военната тайна в Турция и за тях се търси най-строга отговорност.

Из архивите на ДС

137

Автомобилните катастрофи, нарушенията на пътната дисциплина, законността и вътрешния ред, контрабандата, провокациите от подставени лица и произволите на полицейските и военни власти са главните причини броят на задържаните в Турция шофьори да наближава числото 400 /от 1977 г. до сега ..78..../.

Като правило почти всички случаи на задържане в Турция са използувани за придобиване на разузнавателна информация. Разпитите обикновено са водени в официалните служби на полицията от цивилни лица по предварително разработен въпросник включващ: самоличност, гражданство, местожителство, семейно положение, месторабота, образование, владеене на чужди езици, политическа принадлежност, връзки с български граждани от турска националност - членове на БКП, поделение в което са отбили военната си служба, данни за техни роднини и познати, работещи в ДС или МНО и пр. Арестуваните са заставени да посочат установъчни данни на двама свои близки, роднини или приятели и разкажат всичко, което знаят за тях.

Информацията, получена от разговорите с тях, данните от техническите средства, агентурата и ДЛ показват една целенасочена и предварително планирана дейност на турските разузнавателни и контраразузнавателни органи. Фактта, че повече от половината опити за вербовка са на шофьори от клона на СО "МАТ" в Бургас може да се обясни логично единствено с особените политически и военни интереси на турските специални служби към този район на страната ни.

Началникът на турски ГКПП използувал митническа проверка на шофьор от СО "МАТ" за установяване на контакт и вербовка на същия. Поставил му задачи от политическо естество, да установи самоличността на турски граждани, които работят във външнотърговското предприятие "Кинтекс", местонахождението

Из архивите на ДС

138

на турците отвлекли самолет в България. Интересувал се може ли да се премине от един окръг в друг без разрешение от МВР, какви лица пътуват като шофьори на автомобилите за международни превози и има ли между тях бивши служители на МВР, митницата и западни офицери от БНА.

След катастрофа на турска територия яшофьор от СО "МАТ" бил задържан и отведен в затвора в гр. Сивас. Началникът на затвора - изселник от България - започнал да го обработва с цел вербовка. Заплашвал го с присъда от пет до седем години и тежките условия на турските затвори. Категорично му заявил, че единственото спасение за него е да приеме сътрудничеството. На два пъти турските разузнавателни органи предлагали вербовка на нашия шофьор, но той отказал. От разпита проличал проявения интерес за военни поделения в Айтос, за наличието на съветски войски у нас, въоръжението на граничните войски и пр.

50102,1324

17-112

По линия на водния транспорт турските специални служби използват благоприятните за тях условия на собствена територия и изучават нашите моряци, обработват ги идеологически, провеждат морално-разложителна дейност сред тях въвличат ги в контрабандна и друга престъпна дейност, която по-късно използва за задържане, разпити, събиране на военна, икономическа, политическа и друга информация или за решаване на други свои задачи и цели.

За прикритие на разузнавачите и агентите се използват транспортните, брокерски, агентийски и търговски фирми, пристанищни, митнически, полицейски и др. служби, които имат отношение към обработката на товарите и документите, а така също и магазини, увеселителни заведения и клубове в чуждите пристанища посещавани масово от нашите екипажи.

2101

Из архивите на ДС

139

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :27.09.2016г.Секретар :

20

Корабният агент на турската фирма "
" - - роден на 30.09.1943 г. се подозира като агент на турското разузнаване. Родителите му са изселници от Новоросийск. Владее много добре руски език. Проявява интерес към служители в системата на СО "Воден транспорт", а също и за това пътуват ли на нашите пасажерски кораби оперативни работници от ДС.

Собственикът на туристическата фирма " "-
, роден 1944 г., поддържа делови отношения с българските туристически организации. Завършил висше образование в Белгия, владее френски и английски езици. Събира икономическа информация. За другия собственик на фирмата -
- разполагаме с данни, че е участвувал в опит за вербовка на български дипломат в Истанбул.

В резултат на активния външнотърговски обмен на НРБ през 1978 г. пристанищата в Бургас и Варна бяха посетени от 193 турски кораба и 87 темии и екипаж над 3117 моряци.

От оперативните данни с които разполагаме е видно, че особен интерес представляват лицата от командния състав на турските кораби, които преди това са служили във военно-морския флот. Те проявяват подчертан интерес към развитието на военноморския ни флот, дейността на ВТП "Кинтекс", капацитетните възможности на отделни пристанища, дейността на ферибота, наличието на офицери - български граждани от турски произход -във военноморския флот и др. Съществува стремеж, чрез подаръци и западна валута да бъдат обвързани отделни български граждани - служители в Стопанско предприятие "Инфлот", ДСП "Булфлот" и ВТП "Трансимпекс" към някои турски фирми, с цел по-бърза обработване на корабите, фрахтоването им на по-високи цени, подбирането на по-изгодни товари и пр.

Из архивите на ДС

140

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :27.09.2016г.Секретар :

От проведените агентурно-оперативни мероприятия по екипажите на турските кораби се получиха по-съществени данни за проявите и поведението на следните лица от командния и моряшкия състав:

55114

54101

– капитан на турския моторен танкер " " – роден 1932 г. в Истанбул. Работил като военноморско аташе към турското консулство в Москва през периода г. По време на пребиваването си в Бургас е правил опити да разгледа южното ни черноморско крайбрежие.

– капитан на турския моторен кораб " " – роден г. в гр. Зонгулдак. Пенсионер от турския военноморски флот. Работил като военноморско аташе към турското посолство в Италия. Записвал имената и други установъчни данни на българските граждани, посетили кораба на служебен път.

54104

– шеф механик на моторен кораб " ". Роден през 1926 г. в гр. Истанбул. По данни на втория механик на кораба , Кокоскун бил свързан с полицията и след всеки рейс информирал за поведението на членовете на екипажа.

– шеф механик на моторен кораб " ". Роден през 1942 г. в гр. Трабзан. Пред наше ДЛ казал, че е служил като офицер на подводна лодка. Съобщил номерацията на подводните лодки с които разполагал турския военноморски флот. В същото време се интересувал от българския подводен флот. Установил контакти с много български граждани. Разговарите с тях провеждал в хотела при подозрителна обстановка – заключена врата и силно пуснато радио.

– собственик на моторен кораб " ". По време на пребиваването на турска спортна делегация

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :27.09.2016г. Секретар :

22

в гр. Бургас, ръководителят й , подозиран като кадрови разузнавач, осъществил контакт с наше ДЛ от което
54101 поискал търговска информация. Като връзка за предаване на информацията посочил .

– роден 1931 г. в Истанбул – капитан на моторен кораб " ". Военен пенсионер, бивш препо-
54104 давател в морското училище в Истанбул. Подозира се като агент на турското разузнаване.

– роден 1954 г., моряк от кораба " " и " роден 1952 г. – моряк от кораба
21023 " " са направили опит да изведът български граждани по нелегален път.

По линия на останалите видове транспорт – ж.п. и въздушния, както и по този на ВМТ, подривната дейност на турското разузнаване е в значително по-слаба степен.

По данни на Трето управление ДС /Бюлетин 100/от 16.11.1978 г./ е видно, че Разузнавателното управление на ГЩ на Турция е поискало от военното аташе в София доклад за ж.п. транспорта в България, в които да се дадът данни за номерацията и описанието на ж.п. линии, имената на гарите и разстоянията между тях, броят на единичните и двойните ж.п. линии, възможните скорости, интервалите между влаковете и броя на влаковете в денонощие, теоретическата и практическа пропускателна способност, максималната товароподемност, електрификацията на железопътните участъци и сигнализационните системи, имената на граничните гари, чрез които става връзка със съседните държави, стратегическото и икономическото значение на ж.п. ярежата и пр.

Конкретен разузнавателен интерес се проявява към строителството на ж.п. линии, мостове, тунели /техните габарити/

141

Из архивите на ДС

142

депа, ж.п. заводи, въвеждането на нов подвижен ж.п. състав, електрификацията на участъците Пловдив-Бургас и Пловдив-Свиленград. Войските на Министерство на транспорта - организация, структура, дислокация и въоръжение.

Често срещани видове подривна дейност сред военнослужещите български граждани от турски произход във войските на Министерство на транспорта, са подготовката на бягство през граница и незаконно притежаване на оръжие /главно в Турция/ От началото на 1977 г. досега с такава окраска са водени седем дела. През 1978 г. два войника от ВМТ осъществиха бягство през граница в Турция. В началото на тази година незавръщенство в Турция осъществиха и ст.-пом. капитана на м.к. " " - и сервитьора на гара София

.

В настоящия момент на [redacted] - български граждани от турски произход в отдела се водят следните дела:- ДОП "Беглеца" на военнослужащ от ВМТ с окраска "подготовка на бягство през граница", ДОР "Националист", на техник в СУ "Трансстрой" с окраска ПАП; ДОП "Хищник", на работник в четвърта ж.п. секция Пловдив с окраска "подозрителни връзки с чужденци" - общо три броя.

На турски гражданин се водят: ОП "Кондуктора" на турски гражданин кондуктор, пътуващ до гара Капъкуле с окраска "шпионаж"; ОП "Железничаря", на турски гражданин, кондуктор, пътуващ до гара Капъкуле с окраска "шпионаж"; ОП "Огняра" на турски гражданин, пом.-машинист; с окраска "подозрителни връзки с български граждани; ОП "Туриста" - на турски кондуктор с окраска "подозрителни връзки с български граждани"; ОП "Изселника" на турски началник влак с окраска "подозрителни връзки с български граждани" - общо пет броя.

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :27.09.2016г.Секретар :

Из архивите на ДС

143

24

На контрол при направленеца се бодят ДОП "Алтън" на турски гражданин, изселник от България, притежател на златарски магазин в Истанбул с окраска "подозрителни връзки с български шофьори и моряци" и ДОП "Търговеца" на турски гражданин - изселник от НРБ, притежател на кожарска работилница в Истанбул с окраска "шпионаж".

Контингентът по турска линия на работа в обектите на транспорта, съобщенията, пътното строителство и ВМТ не е уточняван отделно, но той е концентриран в обектите на транспортното строителство, пътното строителство, някои организации за съобщително строителство, ВМТ, поддържането и експлоатацията на ж.п. транспорта пристанище Варна и др. Характерни прояви са: самоотлъчки и опити за бягство през граница, противодържавна агитация и пропаганда на протурска основа, отделни случаи на диверсия и вредителство, анонимна дейност, установяване на подозрителни връзки с турски граждани и др.

Контраразузнавателната дейност на отдела срещу вражеския контингент по турска линия се изразява в агентурно наблюдение, профилактика, извеждане на лицето от обектите на транспорта, а при необходимост и с по-остри оперативни мероприятия.

Отп. в 2 екз.
№ 1 - отдел 11,ВГУ
№ 2 - отдел 14, ВГУ
Изп.: Георгиев-11
Нап.: Мартинова-12142
04.05.1979 г.

НАЧАЛНИК ОТДЕЛ 11
Полковник:
/Ас.Николов/

23 а

СТРОГО СЕКРЕТНО!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

МВР
ВТОРО ГЛАВНО У-НИЕ – ДС
Рег. № 3156 Екз. 1
28.ЯНУ 1982 19 год.

УТВЪРЖДАВАМ:
МИНИСТЪР НА
ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ
Ген.-полковник:
(Д. Стоянов)
. . . . . 1982 г.

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Е

ОТНОСНО: Допълнение на Инструкцията за работата на ГКПП на държавните граници на НРБ (обявена със Заповед № I-150 от 10.01.1969 г.)

На територията на НРБ по протежение на р. Дунав и крайбрежието на Черно море функционират товарни пристанища, на които във връзка с търговския обмен акустират плавателни съдове и на СФРЮ.

Съгласно чл. 45 от горепосочената инструкция наблюдението на наши плавателни съдове и на социалистическите страни се организира само в момента на пристигането и заминаването им зад граница. На югославските моряли, както и на моряците от другите социалистически страни, е предоставен режим на свободно движение. Това означава, че след гранично-митническия контрол те имат възможност многократно да посещават

Из архивите на ДС

145

24 10

населените места, включително и тези извън пристанищната селищна система. При този режим териториалните поделения на ДС се затрудняват да провеждат целенасочена контраразузнавателна работа по време на престоя им в нашите териториални води и екваториите на пристанищата.

На българските моряци, когато са в пристанищата на СФРЮ по р. Дунав, се прилага известен ограничителен режим, заключаващ се в:

- постоянни разрешителни, с лична снимка за пребиваване в техните пристанища, за срок от три години;

- временни разрешителни, които се издават от съответното ГКПП за пребиваване в конкретното пристанище. За издаването им се заплаща такса от два динара;

- членовете на екипажите са задължени при всяко слизане и качване на плавателните съдове да се обаждат на ГКПП и митницата, от които се подлагат на щателна проверка.

Подобен е режимът и в морските им пристанища.

С цел осигуряване условия за надежден оперативен контрол над югославските морски екипажи по време на пребиваването им на нашите пристанища и пресичане на евентуална престъпна дейност,

П Р Е Д Л А Г А М:

1. Към чл. 45 от Инструкцията за работа на ГКПП на държавните граници на НРБ да се прибави нов абзац със следния текст:

"На югославските морски екипажи да се разрешава дви-

Из архивите на ДС

25
11

жение в пристанищните селища след еднократно писмено разрешение от ГКПП и задължителното обаждане при излизане и завръщане на ГКПП и митницата, които да им извършват щателни проверки. ВГУ – ДС и съответните окръжни управления на МВР да създадат организация за изпълнение на горното".

НАЧАЛНИК
Ген.-лейтенант:
(Г. Аначков)

Отп. в 2 екз.
№ 1 – ръководство на МВР
№ 2 – отдел 11
Изп. Ас. Николов-11
Нап. Николаева-1323
27.01.1982 г.

14

До
Началника на Държ.Сигурност
Т у к

ДОКЛАД
от разузнавач № 25641 - служба транспорти

Господин Началник,

За времето от 1 до 30 Септемврий, фактическото положение на Софийския ж.п.възел е следното:

I . Число на работещите и ръководство

Числото на работниците е същото. Провени в началническия персонал,са направени както следва: за Директор на експлоатацията е назначен инж.Крушо Драгов,бивш началник отдел машини. Поста поддиректор на Б.Д.Ж. се зае от ветан Вълков,бивш Началник отдел административен - член на БЗНС. Директор на нови ж.п.линии стана инж.Никола Васил Коларов - член на Р.П./к/.За началник отдел машини е назначен инж.Колбаков - член на Р.П./к/. За Началник отдел административен - марин Георгиев,член на Р.П./к/, Тия промени са от месец Август.

II.Саботажи и вредителства.

В Главна ж.п.работилница като саботьори се очертават: Гергин Попов - майстор на VI група в стругарния отдел, и неговия помощник Борис Комитски. Същата група няма шмиргел за точене ножовете на струговете. Работниците ходят из други групи да вършат тази работа и губят часове от работното си времеме. Това е плод на нехайството на горепосочените лица.

Под съмнение за вредителска дейност е един младеж,член на ЗМС в с.Малашевци. Същия ен под наблюдение. Има указание,че той е сложил една железна пръчка в електромотора на един струг, с цел да го изгори.

Няколко пъти в контролните часовници,бяха пускани предмети с цел да бъдат повредени. Виновниците не са открити.

В ж.п.депо - София,вредителската дейност се изразява в разплавяне /разтопяване/ на лагери,неявяване на работа,отказ да се замине на път и недобросъвестно извършване на ремонт. За

Из архивите на ДС

15

времето от 1 до 16 Септемврий,огняра Господин Г.Вълев,не се е явил 4 пъти на работа; Атанас Ст.Данов - 3 пъти и др. Разпалавени са 21 външни шатунни лагери, 5 вътрешни шатунни лагери,9 буксы и пр. Броят на разпалавените лагери,бележи едно чувствително намаление, поради застудяване на времете.

В Техническата служба,вредителска дейност не е забелязана, но се констатирва едно не добро стопанисване на материялите. Има и кражби особенно из външните служби,пръснати из цябата страна.

В Вагонната служба е констатиран следния саботаж: в една букса на вагон излизаща от работилницата е намерено голямо количества пясък. Пясъка е сложен с цел да се стопи лагера и повреди вагона. Виновника не е открит.

III. Анти-правителствени явни и тайни организации

Тайни анти-правителствени организации не са открити никъде. Има отделни лица в разните служби, върху които пада съмнение,че може да участвуват в такива организации. Такива са: Добри Иван Добрев - от Главна ж.п.работилница - ратник и Иван Недялков от Техническа служба - анархист. Същият Иван Недялков,преди време е разпространявал анархистична литература,списания,вестници и е събирал пари за арестувани и интернирани анархисти. Умел пропагандатор,той е увлякъл няколко младежи и ги е водил на събрание в клуба на анархистите - Мария Луиза № 5. Отделните прояви на горесопочените и някои други лица,показват,че е възможно съществуването на тайни организации.

Като явни анти-отечественофронтовски,организации може спокойно да се причислят секциите на БЗНС в разните служби. В болшинството си, членовете на този съюз са хора с най-различни реакционни разбирания. Използувайки факта,че в БЗНС се влиза без ограничение,и това,че всички тия хора ги свързва едно - умразата им срещу Р.П./к/,днес ние сме свидетели на едно голямо нарастване и активизиране на секциите по места. Всичко злостно,реакционно, подгонено от Отечествения Фронт,намира убежище там. Организирането става под фирмата на Оббов,но делата им са чисто реакционни. Целта е една - да превземат масовите организации,да сложат свои хора на командните постове.

В това отношение най-зле е ж.п.депо - София. При персонал от 1760 човека,там има 380 членове на Р.П./к/ и 220 на БЗНС. Нека се има предвид, че на 9 Септемврий 1944 год.имаше само двама земеделци. Ръководството е в ръцете на Асен Милев Сотиров,касиер при ж.п.депо. Същиятслед 9 Септемврий бе уволнен като фашист и после възвърнат. Много хитър и ловък, същият организирва фашистите и заблудените в БЗНС. Влиянието им е доста голямо. В Превозната служба има към 80 земеделци,Главна ж.п.работилница -

148

30; в Вагонна служба - 22 и пр.

След така създадените секции по места с фашистки и опозиционни ръководства,с неспазване и не следване на О.Ф.линия,има и честни земеделци,но гласа им слабо се чува. Трябва да се отбележи,че секциите не водят почти никакъв организационен живот. Членовете не се знаят колко са,защото отчетността и слаба. За изправяне на тези слабости,напоследък се работи много,но има частични успехи. Общо взето, организационно са разкапани. Не давайки никаква подкрепа на каквито и да е начинания на О,Ф.власт,като трудови бригади,съревнувание,разяснителна работа и пр.земеделците и събранията им са се обърнали на места,където се говори само за едно - кой и как да стане началник,за да бъдат изместени комунистите.

Влиянието на БЗНС,така както се очертатава като покровител на реакционните елементи,се засили особенно напоследък.

IV. Агитация

Агитациите се разпространяват главно из средите на опозиционните кръгове,сподвижници на Никола Петков,Лулчев и др. В тия агитации се засягат най-вече Р.П./к/,Съветските войски и някои О.Ф.деятели. В ж.п.депо-София,машинистите Димитър Игнатов и Илия Стоянов,на публично място заявяват,че както на времето нашата страна е хранила германците,сега храни съветските войски. Не е чудно,на мекват те,утре да храним американци и англичани. Георги Пресолски,локомотивен огняр, недоволствува,че в армията са навлезли като орицери,част от партизаните. Георги Стоянов - деломайстор,открито защитава монархическия режим. Разпространители на слухове и закани в ж.п.депо - София,са и следните лица: Иван Кьосев - машинист, Петър Киров - деловодител. Тия служители са представени за уволнение,но до сега нищо не е направено.

В Главна ж.п.работилница,лицето Йордан Владенов - от VI група,стругарен отдел,агитира какво Сърбински бил много способен и умен човек. На едно събрание,на което присъствувал,Сърбински говорил цели 3 часа. В гара София, Борис Велинов злостен реакционер, е заплашил нашия сътрудник,че ще му види сметката.

Особенно добре използуваха реакционерите,чистката която се провежда в БДЖ /и от която никой до днес не е уволнен!/ за да деморализират честното работничество. След като им се удаде да узнаят кои лица са посочени за уволнение и кои са правили донесение за това, то реакционерите се разтичаха и прибегнаха до най-различни ходатайства за да останат на служба. Почти всички станаха членове на БЗНС. Почнаха да шепнат на ушите на честни и добре безпартийни: "И теб те има в списъка,ще бъдеш уволнен".Такива проявления има Йордан Илиев Попов от служба Подържане. По тоя начин се създаде известна суматоха в работническото.

Из архивите на ДС

149

17

Ръководителите на БЗНС,най-усърдно се заеха да покровителствуват представените за уволнение фашисти. Така, Найден Балшец,се е изразил на едно събрание така: " Бяха представени за уволнение около 500 души. От тях отървах към 400. Има надежда да отърва още". Това "отърваване" значи,че чистката се е провалила по всички направления.

Получават се някои и още по-странни явления. От ж.п.депо - София бе представен за уволнение злостния фашист - Стефан Симеонов Стефанов, прикрит в БЗНС. Благодарение енергичното застъпване на Балшец,решено било същия да остане на служба,като му се направи строго министерство предупреждение. Вместо,обаче, това лице да бъде министерски предупредено,то с заповед № 1444 от месец Септемврий т.г.бива повишено и изпратено на работа в Главна Дирекция на БДЖ,като техник I степен. Тоя факт,породи буря от негодувание и очудване всред честните работнически маси.

В гара София,5 човека пооочени за уволнение като фашисти,са освободени на 26 Септемврий т.г.с телеграма от министър Тончев,за да участвуват в конгреса на ЗМС. Такива и подобни прояви окуражиха реакцията. Докато преди чистката имаше едно стряскане и сковаване на езиците,то днес,започват още по-ожесточени агитации срещу Отечествения Фронт и най-вече срещу Р.П./к/. Всред членовете на Р.П./к/ се промъква вече едно съмнение в силата на партията.

Плод на тая "чистка" е и това,че много добри отечествено-фронтовци,най-вече членове на Р.П.,които даваха сведения за реакционерите, бяха разконспирирани и издадени. Хората са огорчени и засега е трудно да се вземе,каквото и да е сведение. За проваляне на чистката,спомогнаха и застъпничествата правени от отговорни дейци на Р.П./к/, за реакционерите, с които имат лични връзки. Така,секретаря на XII партиен район на Р.П./к/ - Гавраил Гавраилов,се застъпи за Георги Стоянов от депо София.злостен фашист и монархист . Инж.Атанасов от ж.п.депо София, се застъпи за сички реакционери,като каза,че в депото няма фашисти,а има само недоволни.

V. За О.Ф.партии и други организации

В Софийския ж.п.възел са застъпени главно две партии - Р.П./к/ и БЗНС. Има отделни лица,от РСДП,Звено и др.

РП /к/ брои над 3.000 члена . Числото им не е още окончателно определен,тъй като утвърждаването на членовете не е приключено. Същата партия има подавляюще влияние всред работничеството и ако имаше по-добри кадри по места,напълно би го овладяло. Най-големи организации са в Главна ж.п.работилница - над 2000 човека, Техническа служба -500, Депото - 380, Превоза - 140, вагонна служба - 140 и пр. Секретар на XII район е Гаврил Гаврилов. Трябва да се изтъкне,че всички начинания се дължат на инициативата на Р.П./к/.

Из архивите на ДС

150

Из архивите на ДС

Трудови бригади,съревнувания,грижи за охрана и пр.пр. са нейно дело. Другите чакат на готово.

БЗНС брои към 1530 човека. Организационно са далеч зад РП /к/. Членовете на БЗНС представляват един конгломерат от фашисти,кариеристи Николаевтковисти, всевъзможни недоволници от РП К и много малко честни хора. Ръководствата по места в по вечето случаи с в ръцете на опозиционно настроени лица. Влиянието на БЗНС се засилва именно всред гореизтъкнатите категории служители. Ръководители се очертават: Йордан Попов; инж.Никола Милев, Милан Костов,Витанов и др. По-голями организации им в ж.п.депо - 220 човека, Превоза - 89 и пр.

Звенари,социалисти,има отделни лица,без никакво влияние.Професионалната организация на железничари и моряци е обхванала почти целия персонал. Тя провежда всички начинания,които са от естество,както да засилят производството,така и да подобрят положението на работническите маси. Съревнуването се провежда най-вече под нейно ръководство и грижи,но дава слаби резултати. Тай организация,като че ли още не е на своето място,по отношение исканията на персонала. Давно се работи в тази насока. В Софийскияй ж.п.възел съществува спортното дружества "Локомотив" с 2200 члена. Това дружество разгръща голямо поле на дейност по отношение мосовизиране на спорта,всред работническата железничарска младеж. В ж.п.работибница се построи игрище. Прави се басеин за плуване,ръководството е в ръцете на добри отечествено-фронтовци.

VI. Агентури в предприятията.

Мрежата от сътрудници, която имаме в различните предприятие и служби е завербована на идейно-политическа основа. Имаме сътудници в ж.п.депо,гара София,медицинска служба и Административен отдел,които ни дават известни сведения из живота на съответни политически партии. Но тия сведения са недостатъчни. Сътрудниците с изключение на тези от Главна ж.п. работилница,депото,гарата и Техническата секция,са слаби и необхвнали работата си. Докладите им са общи и непълни. За проникване всред вражеско разположение,за сега не може да се говори. Отделни лица,легионери,анархисти и пр. умело се пазят. Има известни указания,че анархистите водят организиран живот. Ратобата в това направление се спъва от факта,че почти всички наши сътрудници са изтъкнати,като деятели на О,Т.партии и враговете се пазят от тях.

VII. Мерки за предотвратяване саботажи.

За предотвратяване на саботажи и вредителства са взети мерки по служебна,партийна и наша линия. Всяко служба си има нарочни пазачи,които се грижат за охрана на здания,вкладове,работилници и др. Такива има в Подържането - 3, в Техническа служба - 6 ,ж.п. - 9 ,

Главна ж.п.работилница - 50 и при. На Софийската гара,охраната се носи от ж.п.милиция. В този си състав и по начина на носене службата,охраната е явно недостатъчна и ненадеждна. За нейното подсилване и за указване ефикасен и сигурен отпор срещу евентуални саботьори,резервната милиция дава покрепа на всички служби по места,само нощно време. В ж.п.депо, Главна работилница,Техническа служба.Главен ж.п.склад и пр.редовно се дежури. В тази насока има известен успех,защото напоследък,кражбите и вредителствата понамаляха. За охрана на машините през време на работа и обедната почивка,наблюдението на разните обекти,се извършва от наши сътрудници. За сега това е уредено само в Главна ж.п.работилница. В всяка група, съмнителните работници са под очи. За подсигуряване учрежденията от евентуални вредителства, добри отечествено-фронтовци остават и проверяват канциларите,след напускане работа.

VIII. Препоръки от идейно-политически и материален характер.

За изясняване на проблемите,които са от жизнено значение за целия народ,се води сред железничерските маси разяснителна работа. Последната се ръководи от професионалната организация,подкрепена предимно от РП /к/, макар,че не може да се твърди,какво всички въпроси са изяснени,то време е,покрай разяснителната работа,да се премине към вземане конкретни мерки,за задоволяване нуждите на персонала. Раздадоха се обувки. Голяма част от тях,американска доставка,не са доброкачествени. Все пак,персонала е доволен. Нуждно е да се засили доставката на въглища за персонала,защото задоволяването,до сега е само частично. Необходимо е да се побърза с уреждането на нормита в производството,ускоряване изработването на правилиници за заплащане километрическото възнаграждение, нощния и извънредния труд и др.

IX. З а к л ю ч е н и е

Трудовата дисциплина като предпоставка,която обуславя величината на производството в предприятията не е на висота. Още се допуска безотговорна шляене,неявяване на работа,закъснения,извършване на недоброкачествени ремонти. Начулствуващите лица не контролират добре изпълнението. Борис Ангелов от Главна ж.п.работилница на 2.Х.т.г.ми се оплака, че инженерите от Локомотивния отдел,Генов,Янков и Бошев,членове на Р.П./к/, слабо се интересуват от произведството,не обикалят отдела си и последното намалява количествено и влошава качествено. В ж.п.депо-София,положението е същото. Началник тракцията - инж.Атанасов и Началник депото-инж.Янков са се затворили м канцеларите. Произведството е предоставено изключително под контролата на деломайстори и първомайстори. Тая контрола не е ефикасна. Докато в миналото,преди 9 Септември,Начал-

20

ниците,не преставаха денонощно да обикалят и контролират службите, и да търсят отговорности за най малките нарушения,то днес е обратното. Когато се возеха германски транспорти, инж.Панков спеше в депото, а днес стои само в канцеларията.

Една от основните причини за отпадане на трудовата дисциплина,а от там и влошаването на транспортното дяло е липсата на заинтересованост и достатъчен контрол от страна на Началниците.

4 Октомврий 1946 г.
С о ф и я.

разузнавач 25641

28

Из архивите на ДС

4

Русе 1947

ДИРЕКЦИЯ НА НАРОДНАТА МИЛИЦИЯ
ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ
ЗАВ. СЛУЖБА ТРАНСПОРТИ
С О Ф И Я

М Е С Е Ч Е Н Д О К Л А Д

Донасям Ви Г-н Началник за извършената работа и за състоянието на обектите които съм обхванал от 1.2. до 28.2.1947 год.

През месеца има произшествия,неявявания и вредителства в следните обекти и отменявания на влакове:

1. Ж.П.Депо. На 11.2.947 год.Вл.2622 остана на клм.29 по линията Русе Каспичан вследствие крайно недобросъвестно извършен ремонт,като вследствие това немърливо извършване на ремонтаж/ревизия на лево вътрешно бутало/е паднал по пътя масивния болт на левия вътрешен кръстоглав и окривен съответния шатун.По едно случайност е била спукана предната кришка на левия вътрешен цилиндър,което пък спаси от спукване на цилиндровия блок което щеше да изхвърли машината от строя за дълго време Отговорни за случая са шлосерите които са вършили ремонта.Виновен е и машиниста за това че знаейки какъв ремонт му е направен на локомотивата не прегледал преди да се качи на същата.Горните шлосери и машиниста са минали така безнаказано,като отговорните фактори при депото не обръщат никакво внимание при такива случаи.Към месечния си доклад ще давам и други такъв за извършването ремонта на локомотивите и как става той и кои са причините за недобросъвестното му извършване.

През месеца има маса неявявания които станаха и често явление а за някои хора от персонала.Всичко това се дължи на чуство на безотговорност и липса на здрава началническа ръка.

На лок.19.24 някой злосторник е изсякал вътрешните олкери на 4 машинни букси/около 4 кгр.композиция/.

Отменени са 21 влака по липса на въглища и някои по липса на товар.Има и влакове закъснели по липса на персонал или на закъснял такъв.За всички гореизложени случаи е най голям виновник началника на депото на когото задават въпроса защо не спазва единоначалието е той който преди 9.9.944 год.беше педант в службата отговаря че ако бил вземял да командва цели да го обвинят в фашистки прояви но по добре да кара така хем агнето да е здраво хем вълкът да е сит.

Агитации на противоотечественофронтовска дейност и такива с цел да серазстрои стопанската дейност на някои от обектите имаме в следните обекти:

1. Българско Речно Плаване -към доклада давам други такъв за дейноста на директора на Г.Т.П.Тико Илиев Мушаров както от политически така и от стопански характер.

В някои от обектите отделни фашизирани елементи говорят че условията за мир били много тежки и че комунистите са заграбили власта и са се облагодетелствували и че всичката разяснителна работа водена от страна на правителството било всичко лъжа.Говорят още че две годишния стопански план било лудост от страна на комунистите като с това нищо нямали да допринесат на нашата страна.

О.Д. партии.В всички обекти за сега групите на Р.П/к/. живеят добър и организационен живот с изключение на тия на ГЗнС които до сега не са провели нито едно събрание,което се дължи на търкането което ги

Из архивите на ДС

става между членовете им,защото някои по д формата на Оббовисти работят за Н.Петков.

Противоотечественофронтовски групи за сега не са установени.

Трудовата дисциплина е на нужната висота с изключение на Ж.П. Работилница и Депо .За да падне там дисциплината като най главни виновници са началниците,защото те вместо да затегнат и дисциплинират персеонала още по здраво те от ден на ден все по вече го разп ускат.

Взети са мерки да се запазят от наводнение стоките и материалите които са складирани покраи река Д унав,като се евакуират на по високите места където са в безопасност от наводнение.

Както Ви съобщихме в миналия месецен доклад че при една внезапна ревизия на склада за материали при Ж.П.Депо Русе констатирахме липси на ценни ж.хп.материали като композиция,олово и др.които на обща струват на 103899 лв.При водене на следствието задържахме магазинера на депото който е главния виновник за да липсват тия материали и го предадохна прокурора.Същия е подведен под отговор ност по Чл.381-а закона за користните престъпления.

Канцеларската ми работа през месеца се състоеше в това: напълно съм уредил досиетата на резидентите и съм вербувал 6 нови сътрудници,вербувани на идейно политическа основа.Като план за месец Март съм си предначертал да ликвидирам с уреждането на групови агентурни досиета както и тия на сътрудниците.

28 Февруарий 1947 год.
гр.Русе.

ЗАВЪДУЩ ТРАНСПОРТА ПРИ
ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ
/ Мадин Мадичев/:

ВЕРНО:НАЧАЛНИК сл.ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ:
/Константинов/

Сот. отдел
докладвано
на ГОНС с резолюция
„за информация"

1

ДО ГОСПОДИНА НАЧАЛНИКА НА
ОТДЕЛ I-ви .

Т У К

Д О К Л А Д

от началник служба "ТРАНСПОРТИ" ИВАН УЗУНОВ, за състоянието на линията ВОЛУЯК - ПЕРНИК.

ГОСПОДИН НАЧАЛНИК,

От обиколката която извършиха инспектора на службата и груповия началник, завеждащ службата в Областното управление на Д.С. София, по линията ВОЛУЯК - ПЕРНИК - констатациите са следните

1. От Волуяк до с.Златуша /над 20 клм./, железопътната линия е почти на привършване. Работата при становете - с. Храбърско, Димитрови кошари, Зли дол, Златуша, Делян е привършена. Тук са останали малки групи бригадирци за укрепителни работи. Ж.п. релси се поставят. Първият тунел се изгладиха, но движението по него е установено, а втория тунел е на привършване. Предстоящо е завършването на работите при стан Пенчов мост, за да дойде линията до тунел № 3 - единственият и най-важен обект, в който са хвърлени големи сили, за да бъде привърнен в срока. Тук са необходими повече технически кадри и средства. По наша преценка, така , както вървят работите има опастност за недовършването му в срока .Причините за това са следните:

а/ Някои специалисти - щатни работници , като напр. миньори не идват често и редовно на работа, понеже са от околните села и се оправдават с това, че имали полска работа.

б/ Материалите за работа - чувствува се липсата им, не навреме се изпращат или често се изпращат такива, които в момента не са толкова нуждни, а най-необходимите се забавят. Вагонетките и компресорите често се развалят, а грижите за възстановяването им са недостатъчни.

в/ Превозните средства , които пренасят необходимите

Из архивите на ДС

157

2

материали за работа са недостатъчни.

г/ Ръководящият персонал се е поразпуснал и не се чувствува твърдото ръководство на инженери и техници.

д/ Има отпадане на ентусиазма сред бригадирците -което се дължи на лошата храна, липсата на завивки и тонли дрехи.

е/ Храната - прави впечатление е твърде слаба, един или два пъти седмично се готвимесо, останалите дни постно и най-често зеле. Това е характерно /лошата храна и дрехите/ за всички станове.

На някои станове се разкриха злоупотреби и кражби , вършени от храноснабдителите. През този месец беше извършено убийство на бригадир по невнимание от нощния обход при стан Радуй. Имаме няколко контузи на бригадирци от вагонетките. Отбелязаха се еденични бягания и колективно бягство на бригадирци - турци и цигани. Това са по - съществените слабости, констатирани при обиколката наллиния , и специално тунел № 3 . Своевременно сме интервинирани за всички тези нередности на място. По останалите обекти работите вървят нормално и с голяма вероятност да се довършат в срока. Има само едно опасение,за да се компроментира довършването в срока и да се гарантира навременна и спокойна работа за през този сезон, а то е, че пътищата са лоши /стръмни,кални и тесни/ което при есенните дъждове ще затрудни снабдяването с материали. Ито защо, още от сега до като е хубаво времето това трябва да се извърши. Ние сме обърнали вниманието на отговорните ръководители по това , обаче, възраци ни се, че в тази насока те ще срещнат много трудности.

2. Успоредно със строежа на линията Волуяк -Перник е младежите в Гл.ж.п.работилница София през м-ц май т.г., в знак на готовност за жертви от републиката, обещаха да поднесат като дар и един нов влак от локомотив и 35 "ж.п." вагони / товарни/, който ще бъде пустнат пръв при откриването и ще обслужва за винаги тази линия.

Този влак до края на м-ц октомври ще бъде окончателно завършен. Машината бе пустната на 16 т.м. Остават още 15 вагони. Но работата около довършването на този влак не се извърши в срока, а налице бяха благоприятни изгледи влака да беше свършен преди срока

Из архивите на ДС

158

Причините за това са обещанито но не дадено съдействие и възможност за навременна и спокойна работа . От страна на ръководния персонал в гл. ж.п. работилница.

Началника на работилницата, който е и председател на комитета по изработване на младежкия влак е дал обещание, че ще подпомогне тази инициатива, въпреки отправяните към него молби за това, в последствие в процеса на самата работа не се е отзовал.

Също така и инж. Петков, който е бил включен в този комитет е забавил изработването на кола на влака, въпреки, че е работен през работно време, което се заплаща и с % .

Във вагонния отдел, където се изработват вагоните, систематически е бил спиран ацетилиновия гас за работа, с което са загубени над 200 часа работни.

Изобщо ръководния персонал не се е отзовал с ентусиазъм към това велико дело - което ще бъде резултат на младежите бригадири от работилницата, въпреки обещанието им .

Нещо повече даже и отговорника по младежкия влак са били подхвърляни от неизвестни лица бележки за спиране работата.

За всички тези нередности, службата проучва случаите .

НАЧАЛНИК СЛ."ТРАНСПОРТИ" Д.С.:

18.X.1947 год. /Ив.Узунов/
С о ф и я.

9

Т-Р-А-Н-С-П-О-Р-Т-А И З-Н-А-Ч-Е-Н-И-Е-Т-О М-У.

ТРАНСПОРТА ИМА ИЗКЛЮЧИТЕЛНО ГОЛЯМО ЗНАЧЕНИЕ ЗА СТОПАНСКОТО, ПОЛИТИЧЕСКОТО И КУЛТУРНОТО РАЗВИТИЕ НА ВСИЧКИ НАРОДИ.ПРЕДСТАВЕТЕ СИ ЕДНА СТРАНА БЕЗ ЖЕЛЕЗНИЦИ? КАКВО БИ ПРЕДСТАВЛЯВАЛО НЕЙНОТО ЗЕМЛЕДЕЛИЕ, НЕЙНАТА ТЪРГОВИЯ,ИНДУСТРИЯ И ДУХОВНА КУЛТУРА.ДА ВЗЕМЕМ НАПРИМЕР НАШАТА СТРАНА? ДА СЕ ПРЕНЕСЕМ 50 ГОД.ПО-НАЗАД?ТАКОВА ЛИ БЕШЕ НАШЕТО ЗЕМЛЕДЕЛИЕ,ТЪРГОВИЯ,ИНДУСТРИЯ И КУЛТУРА КАКВАТО Е СЕГА? НАШИЯ НАРОД ТОГАВА СПОРЕД СТАТИСТИКИТЕ Е БИЛ ДО 70 % НЕГРАМОТЕН,НАШЕТО ЗЕМЛЕДЕЛИЕ Е БИЛО ПЪРВОБИТНО,ТЪРГОВИЯ НЕ Е ИМАЛО А НАТУРАЛНА РАЗМЯНА.НЕ СМЕ ИМАЛИ НИТО В ЕДНА ФАБРИКА.ДАЖЕ И ЗАНАЯТЧИЙСТВОТО КОЕТО Е БИЛО ГЛАВЕН ПОМИНЪК В ГРАДОВЕТЕ НЕ Е БИЛО НА ЗАВИДНО ПОЛОЖЕНИЕ.КАКВО ДА КАЖЕМ ЗА БЛАГОУСТРОЯВАНЕТО НА НАШИТЕ СЕЛИЩА -ТУРСКО-АНАДОЛСКА АРХИТЕКТУРА НИЗСКИ,СХЛУПЕНИ, ПАЯНТОВИ КЪЩУРКИ.

ВСИЧКИ ЗАПАДНО-ЕВРОПЕЙСКИ ДЪРЖАВИ ДО ПРЕДИ ОТКРИВАНЕТО НА ПАРНАТА МАШИНА И ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ БЕХА С ЗАПРЕЛО СТОПАНСТВО.САМО ЗА 100 ГОД. ТЕ НАПРАВИХА ГОЛЕМ СКОК В СВОЕТО ИСТОРИЧЕСКО РАЗВИТИЕ,КОИТО НЕМА РАВЕН НА СЕБЕ СИ.

ТРАНСПОРТЪТ-ЖЕЛЕЗНИЧАРСКИЯТ,МОРСКОРЕЧНИЯТ,АВТОТРАНСПОРТА,ПЪК ДАЖЕ СЕГА И ВЪЗДУШНИЯТ ПРОМЕНИХА ФИЗИОНОМИЯТА ИЗВЕДНАЖ НА МНОГО ДЪРЖАВИ,ПОРАДИ ОСОБЕНО ЦЕНОТО ИМ ПРЕДИМСТВО - МАСОВИЗАЦИЯТА.

НЯКОГА,ПЪК И СЕГА ОЩЕ В ЮЖНИТЕ И АЗИАТСКИ СТРАНИ КЕРВАНИТЕ КОЛКОТО И ГОЛЕМИ ДА СА ОТ МАГАРЕТА,КОНЕ,СЛОНОВЕ И КАМИЛИ НЕ МОГАТ ДА ПРЕНАСЯТ ТАКА МАСОВО СТОКИ КОЛКОТО ЕДИН ВЛАК.КОЛКО ЖИВОТНИ СА НЕОБХОДИМИ ЗА ДА ПРЕНЕСЪТ 1000 ТОНА ТОВАР ОТ СОФИЯ ДО ПЛОВДИВ ДА РЕЧЕШ? ИЗЧИСЛЕТЕ САМИ И ЩЕ ВИДИТЕ,ЧЕ СА НУЖДНИ 6.000 КОНЯ/ПО 160 КГР./ ВСИЧКИТЕ КОНЕ АКО СЕ НЕ ЛЪЖА,НО ЕДНА ГОЛЯМА ЧАСТ ОТ БЪЛГАРИЯ.

НО ПО-ВАЖНО Е ЗА КОЛКО ВРЕМЕ ЩЕ СТИГНАТ?ЕДИН КОН ИЗМИНАВА 15 КЛМ.В ЧАС .ДО ПЛОВДИВ СА 170 КЛМ.СЛОЖЕТЕ И ПОЧИВКА И ЩЕ ВИДИТЕ,ЧЕ ЩЕ СА НУЖДНИ 3-4 ДНИ.А ЕДИН ВЛАК СЕ ПРИДВИЖВА ЗА 10-12 ЧАСА.А КОЛКО ЩЕ НЕ СТРУВАТ СТОКИТЕ.КОЛКО ЩЕ БЪДЕ ТОВА СИГУРНО.

НО ТРАНСПОРТА ПОРАДИМАСОВИЗАЦИЯТА ИМА И ТОВА ЦЕНО КАЧЕСТВО ЕФТИНИЯТА.АКО ЗЕЛЕНЧУКА КОИТО СОФИЯНЦИ КУПУВАТ ОТ ПЛОВДИВ БИ СЕ ИЗВОЗВАЛ С ЖИВОТНИ БИ ЛИ СТРУВАЛ ТОЛКОВА КОЛКОТО Е СЕГА С ВЛАК.

НО ЗЕЛЕНЧУКЪТ БИ УВЕХНАЛ И БИ ЗАГУБИЛ СВЕЖЕСТА СИ АКО СЕ ПРЕКАРВАШЕ НЕ С ВЛАК А ИНЪК.ЕТО И ДРУГО ЦЕНО ПРЕДИМСТВО НА ТРАНСПОРТА С МАШИНА-БЪРЗИНАТА.

ВСИЧКИ СМЕ СЛУШАЛИ ЗА ПИРАТСТВОТО ПО МОРЕ И СУША НА КОРАБ И КЕРВАНИ ПРЕНАСЯЩИ СТОКА.ПЪК И СЕГА МАКАР И НЕ В ТАКЪВ ВИД И РАЗМЯР НЕКЪДЕ СЕ СРЕЩА ТОВА ЯВЛЕНИЕ.ДНЕС,ОБАЧЕ ПОРАДИ ОГРОМНИТЕ СИ РАЗМЕРИ И УСТРОЙСТВО ПАРАХОДИТЕ,ВЛАКОВЕТЕ 1000 % НИ ГАРАНТИРАТ СИГУРНОСТА. ПРИ ИЗВОЗВАНЕТО НА СТОКИТЕ.

ТРАНСПОРТАТ/МАШИНИЯТ/НИ ПРЕДЛАГА ОЩЕ МНОГО ЦЕНИ ПРЕДИМСТВА ПРЕД ВСЕКИ ДРУГ ТРАНСПОРТ.

ЕДВА ЛИ Е НЕОБХОДИМО ДА СЕ УБЕЖДАВАМЕ ОЩЕ В ОГРОМНОТО ЗНАЧЕНИЕ НА ТРАНСПОРТИТЕ.

У НАС АКО ПОГЛЕДНЕМ КАРТАТА НА БЪЛГАРИЯ ЩЕ ВИДИМ,ЧЕ ТЯ Е ПО МАЛКО МОРСКА .У НАС ПРОИЗВОДСТВЕНИТЕ СЕЛСКО СТОПАНСКИ И ПРОМИШЛЕНИ СЕЛИЩА ОТ ЕДНА СТРАНА И КОНСУМАТИВНИТЕ СА ТАКА РАЗХВЪРЛЕНИ,ЧЕ Е НЕ ВЪЗМОЖНО ДА СЕ ПОЛУЧИ ВЗАЙМНОСТ И ВРЪЗКА ОСВЕН С ПРОКАРВАНЕТО НА ЕДНА ГЪСТА Ж.П.МРЕЖА НА ДЛЪЖ И ШИР.СЕВЕРНА БЪЛГАРИЯ И ДОБРУДЖА СА ВСЕ ОЩЕ НЕДОСТАТАЧНО СВЪРЗАНИ С ЮЖНИТЕ РАЙОНИ,МИНИТЕ И ГОРСКИ РАЙОНИ.

НО КОЛКОТО И ДА Е НЕДОСТАТАЧНА Ж.П.МРЕЖА И В ТОВА СЪСТОЯНИЕ ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ УКАЗАХА НЕИМОВЕРНО ГОЛЯМО ПОЛЗОТВОРНО ВЛИЯНИЕ ВЪРХУ СТОПАНСТВОТО И КУЛТУРАТА НА НАШИЯ НАРОД. БЛАГОДАРЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗ.НИЕ ПЪРВОНАЧАЛНО ОТ СТРАНА С ПЪРВОБИНТО ЗЕМЛЕДЕЛИЕ МОЖАХМЕ ДА ПОСТАВИМ ОСНОВИТЕ НА ЕДНО МОДЕРНО РАЦИОНАЛИЗИРАНО ЗЕМЛЕДЕЛИЕ.

СЪЗДАДЕ СЕ И ЗА КРАТКО ВРЕМЕ СЕ ИЗДИГНАХА МНОГО ФАБРИКИ.ДНЕС ПО МАЛКО НЕГРАМОТНИ ИМА ОТ КОЛКОТО ПРЕДИ 40-50 ГОД.ТЪРГОВИЯТА ПРОНИКНА ПО ВСИЧКИ КЪТОВЕ.МАЛКО КРАЙГРАНИЧНИ ОБЛАСТИ НЕ СА СВЪРЗАНИ С ВЪТРЕШНОСТА.ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ У НАС ИЗВЪРШВАТ ДО 80 % ОТ ЦЯЛИЯ ПРЕВОЗ.ПЪТИЩАТА СА НИ ЛОШИ,АВТОМОБИЛНИЯ ПРЕВОЗ СЛАБ И НЕДОСТАТАЧЕН ЗАТОВА С ПРАВО Е КАЗАНО,ЧЕ ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ СА КРЪВОНОСНА СИСТЕМА НА НАШАТА СТРАНА,БЕЗ КОЯТО

Из архивите на ДС

НЕ МОЖЕ ДА СЕ ДИША ,ДА СЕ ЖИВЕЕ.

ЧЕ ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ ИМАТ ТОВА ОГРОМНО ЗНАЧЕНИЕ И ЧЕ СЪЩОТО ВСЕ ОЩЕ РАСТЕ ЛИЧИ ОТ СЛЕДНИТЕ ОБСТОЯТЕЛСТВА: 1.У НАС НЕМА ДОСТАТАЧНО ПЪТИЩА А НАЛИЧНИТЕ ТАКИВА СА МНОГО ЛОШИ,ПОРАДИ ТОВА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ СЕ ИЗПОЛЗВАТ ПОВЕЧЕ.2.НИЕ НЕМАМЕ АВТОМОБИЛНА ИНДУСТРИЯ.АВТОМОБИЛНИЯ ПРЕВОЗ Е НЕДОСТАТАЧЕН И ПОРАДИ ТОВА МНОГО СКЪП. 3.Ж.П.МРЕЖА В СТРОЕЖА И ПОДЪРЖАНЕТО Е ПО ЕФТИНА И ПО ЗДРАВА ОТКОЛКОТО ШОСЕЙНАТА.4.НИЕ ИМАМЕ ВЕЧЕ РАБОТИЛНИЦИ ЗА ВАГОНИ И РЕМОНТИ НА МАШИНИ.5.И ПОРАДИ ТИЯ ПРЕДИМСТВА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ УНАС НЕПРЕКЪСНАТО СЕ УВЕЛИЧАВАТ/Ж.П.МРЕЖАТА И ИНВЕНТАРЯ/ЗАЩОТО КОЛКОТО ПО ГОЛЯМА СТАВА ТЯ ТОЛКОВА ПО ЕФТИНЖ ПРЕВОЗ СЕ ОСИГУРЯВА.А БЕЗ ТАКЪВ ПРЕВОЗ НИЕ НЕ МОЖЕМ ДА СИ ПРЕДСТАВИМ ЗАСИЛВАНЕ НА ПРОЙЗВОДСТВОТО НА ОНИЯ ПРОДУКТИ И СУРОВИ МАТЕРИАЛИ ТАКА НЕОБХОДИМИ ЗА ЗАСИЛВАНЕ НА НАШАТА ИНДУСТРИЯ.

НОРМАЛНАТА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА РУДИТЕ,КАМЕНИТЕ ВЪГЛИЩА,ДРУГИТЕ МИНЕРАЛНИ БОГАТСТВА И ГОРИТЕ Е НЕВЪЗМОЖНА БЕЗ ЕФТИН И БЪРЗ ТРАНСПОРТ. ЗА ПЛАНОВОТО СЕЛСКО СТОП.ПРОИЗВЕДЕНИЯ Е НЕВЪЗМОЖНО ДА БЪДАТ ПРЕДЛОЖЕНИ НА КОНСУМАТОРА И НА НАШАТА ИНДУСТРИЯ КАТО СУРОВИ МАТЕРИАЛИ НА ДОСТЪПНИ ЦЕНИ,БЕЗ ПОСЛЕДНИТЕ ДА БЪДАТ ТРАНСПОРТИРАНИ БЪРЗО И ЕФТИНО.ЕФТИНИЯ ТРАНСПОРТ Е РЕШИТЕЛЕН ФАКТОР И ЗА ЕДНА КОРЕКЦИЯ И В ОБЩАТА ЦЕНОВА ПОЛИТИКА ИМА В НАЙ-ТЕСНА И НЕПОСРЕДСТВЕНА ВРЪЗКА С ПРОБЛЕМА ЗА ТРАНСПОРТА.

~~НО ЗНАЧЕНИЕТО НА ТРАНСПОРТА Е ПО ГОЛЕМО В ВРЕМЕ НА ВОЙНА.~~ВСЕ ОЩЕ СА ПРЕСНИ КАРТИНИТЕ В НАШЕТО СЪЗНАНИЕ ЗА ДЪЛГИТЕ ВСЕНИ Ж.П.ТРАНСПОРТИ ПРЕКАРВАНИ В НАЙ-РАЗЛИЧНИ ПОСОКИ.АКО НЯКОГА ЗА ПРИДВИЖВАНЕТО НА ЕДНА ДИВИЗИЯ НА 600 К.БЕХА НУЖДНИ 15-20 ДНИ ПЕШИ,СЕГА САМО ЗА 3-4 ДНИ./ПРИМЕР-ЗА ПРИДВИЖВАНЕТО НА ДУНАВСКА ДИВИЗИЯ ОТ РУСЕ НА ЦАРЕВОСЕЛО И ГЮШЕВО ИЛИ I АРМИЯ-от Българи до Унгария.

ЕТО КАКВО ГОЛЕМО ЗНАЧЕНИЕ ИМАТ ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ У НАС В МИР И ВОЙНА.ТАЯ ОГРОМА ВАЖНОСТ СЕ СХВАЩА ПРЕКРАСНО ОТ ВСИЧКИ.И О.Ф.ВЛАСТ ОТДЕЛЯ ИЗКЛЮЧИТЕЛНО ВНИМАНИЕ ЗА УСТАНОВЯВАНЕТО НА ЕДИН СЪВЪРШЕН И СПОКОЕН Ж.П.ТРАНСПОРТ КАТО ЕДИНСТВЕНИЯ И НАЙ-ВАЖЕН ТАКЪВ./СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ТОВА СА РЕДИЦА ЗАКОНИ ИЗКОВАНИ НА ПОСЛЕДАК-(4 МИН.ПОСТАНОВЛЕНИЕ)

СПОМЕНАХ ЗА АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ,ЧЕ ТОЙ НЕ ЕТАКОВА РЕШАВАЩО ЗНАЧЕНИЕ У НАС.ОЩЕ ПО МАЛКО МОГАТ ДА ИМАТ МОРСКИЯ,РЕЧНИЯ И ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ.ТАЯ ОГРОМНА ВАЖНОСТ СЕ СХВАЩА СЪЩО ТАКА И ОТ ВРАГОВЕТЕ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОД.

НА 9 IX 41 ГОД. БЕШЕ НАНЕСЕН ЗАШЕМЕТИТЕЛЕН УДАР НА ФАШИЗАМА И РЕАКЦИЯТА .ПОДОБНИ УДАРИ СЕ НАНЕСОХА СЪЩО И ПРЕЗ ЗАКОНОД.ИЗБОРИ ПРЕЗ 1945 ГОД.,СЛЕД ТОВА НА 8 IX 46 ГОД.С ПРЕМАХВАНЕ НА МОНАРХИЯТА ,ПО КЪСНО НА 27 X 46 ГОД.ИЗБОРИТЕ ЗА В.Н.С.,А ЕТО И СЕГА С СКЛЮЧВАНЕТО НА МИРА.НО ВЪПРЕКИ ТОВА ОЩЕ ОТ КРАЯ НА 1945 ГОД. ДО СЕГА ОСТАНКИТЕ НА ФАШИЗАМА И РЕАКЦИЯТА СЪБРАНИ ПОД ФОРМАТА НА ОПОЗИЦИЯТА НЕМОЖЕЙКИ ДА ИЗДЪРЖАТ ВА ФРОНТАЛНАТА БОРБА С Р.П./К/ И О.Ф.ПРЕМИНАХА В ФЛАНГОВО НАСТЪПЛЕНИЕ И КАТО НАЙ-УДОБНО ПОЛЕ ЗА ДЕЙСТВИЕ СЕ УКАЗА Ж.П.ТРАНСПОРТ.

В ПРОДЪЛЖЕНИЕ НА 1 И 1/2 ГОДИНА НИЕ СМЕ СВИДЕТЕЛИ НА РЕДИЦА ГОЛЕМИ Ж.П.КАТАСТРОФИ И ДРУГИ Ж.П.ПРОИЗШЕСТВИЯ.ДОКАТО ПРЕЗ ВОЙНАТА-41,42,43,44, ГОДИНИ КОГАТО ПРИ ТОВА БЪЛГАРИЯ ИМАШЕ МАКЕДОНИЯ И ТРАКИЯ НИЕ ИМАМЕ ПО 1200 ДО 1300 ПРОИЗШЕСТВИЯ ~~МЕСЕЧНО~~ ПРЕЗ ГОД. И ТО БЕЗ ГОЛЕМИ КАТАСТРОФИ И ПРИ ВОЕНА ОБСТАНОВКА ПРЕЗ О.Ф.45-46 ГОД. ИМАМЕ 1500 - 1600 Ж.П.ПРОИЗШЕСТВИЯ И С 10-15 ГОЛЕМИ КАТАСТРОФИ И ТО В МИР.

НАИСТИНА НЕ Е БЕЗ ЗНАЧЕНИЕ ПОХАБЯВАНЕТО НА ПОДВИЖНИЯ ИНВЕНТАР КАКТО ОБИЧАТ ДА ТВЪРДЯТ ОТ РЪКОВОДСТВОТО НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ.НО НИЕ СМЯТАМЕ,ЧЕ НЕ Е СЕРИОЗЕН ДОВОД ТОВА.

СЛЕД 9 IX У НАС БИДЕ ИЗПОЛЗВАН ИНВЕНТАР НА НЕПРИЯТЕЛЯ,КОЙТО ПОПЪЛНИ ЛИПСАТА.А И СЪВЕТСКИ СПЕЦИАЛИСТИ ДОКАЗАХА,ЧЕ НАЛИЧНИЯ Ж.П. ИНВЕНТАР Е ДОСТАТАЧЕН И ПРЕДОСТАТАЧЕН ДАЖЕ/ ТАКА ТВЪРДИ ИНЖ.РАЗНАТОВСКИ./

ОТ РАЗСЛЕДВАНИЯТА,КОЙТО НАШАТА СЛУЖБА НАПРАВИ ПО СТАНАЛИТЕ КАТАСТРОФИ НИЕ НЕ СЕ ДОБИРАХМЕ ДО НЯКАКВА ОПРЕДЕЛЕНА КОНСПЕРАТИВНА ОРГАНИЗАЦИЯ/ПРОТИВОДЪРЖАВНА ЗА СЪБОТАЖ И ВРЕДИТЕЛСТВО/ НА КОЯТО ДА ПРЕПИШЕМ АВТОРСТВОТО НА ТАЗИ ИЛИ ОНАЗИ КАТАСТРОФА.НО НИЕ ПО БЕЗСПОРЕН НАЧИН УСТАНОВИХМЕ ЗЛОВРЕДНАТА И РАЗЛАГАЩА АНТИДЪРЖАВНА,АНТИ О.Ф. АНТИ

Из архивите на ДС

АНТИКОМАНИСТИЧЕСКА АГИТАЦИЯ И ВЛИЯНИЕ НА РЕАКЦИЯТА И ОПОЗИЦИЯТА ВЪРХУ Ж.П.СЛУЖИТЕЛИ. НАШИТЕ СВЕДЕНИЯ СА,ЧЕ ЕДНО ГОЛЯМО ЧИСЛО ОТ Ж.П.СЛУЖИТЕЛИ ВСЕ ОЩЕ СА НЕПРИМИРИМИ ОТКРИТО ДЕЙСТВУВАЩИ ПРОТИВНИЦИ НА НАРОДНАТА ВЛАСТ.

МНОГО ОТ ТЕХ БЕХА УВОЛНЕНИ СЛЕД 9 IX МНОЗИНА ОБАЧЕ ОСТАНАХА В ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ.ТЕ И ДО СЕГА СА НА АНТИ О.Ф. ПОЗИЦИЙ,ТЕ СЪЗДАВАТ ГРИЖИ НА НАРОДНАТА ВЛАСТ.ВЪРХУ ТЕХ БДИТЕЛНОСТА ТРЯБВА ДА ПРОДЪЛЖИ,ПОНЕЖЕ ТЕ СА БАЦИЛА НА РАЗЛОЖЕНИЕТО КОИТО ЩЕ ОСТАНЕ ОЩЕ ДЪЛГО В ОРГАНИЗАЦИЯТА НА ТРАНСПОРТА.НИЕ СЕГА НЯМАМЕ СПЕЦИАЛИСТИ А И ТРУДНО МОЖЕ ДА СЕ ПРОВЕДЕ ЕДНА ЧИСТКА ЗА ОЗДРАВЯВАНЕ

ТАКИВА ЕЛЕМЕНТИ СА:ОСТАНКИТЕ НА БРАНИК/КОЙТО ПРЕЗ ВОЕНИТЕ ГОДИНИ Е ИМАЛ МНОГО ОРГАНИЗАЦИЙ ПО РАЗНИТЕ СЛУЖБИ/ ВЛИЯНИЕТО НА БРАНИК И СЕГА ВСЕ ОЩЕ СЕ ЧУВСТВА В НАКОЙ ОРГАНИЗАЦИЙ НА ЖЕЛЕЗНИЧАРИ. КАТО НАПРИМЕР В ФИЗКУЛТУРНИТЕ ОРГАНИЗАЦИЙ,ГЛ.Ж.П.РАБОТИЛНИЦА.ЛЕГИОНЕРИТЕ СА ИМАЛИ ПО МАЛКО ВЛИЯНИЕ.НО УСТАНОВЕНО Е,ЧЕ И ТЕ СА ИЗГРАЖДАЛИ ОРГАНИЗАЦИЙ. РАТНИЦИТЕ СА РАБОТЕЛИ В ПО ДАЛЕЧНО МИНАЛО.

В ЕРАТА НА О.Ф.ТЕЗИ ЕЛЕМЕНТИ НЕ ПРЕДСТАВАТ ДА РАБОТЯТ.ТЕ ПРЕМИНАВАТ В НОВА ФОРМА НА БОРБА .КОНСПЕРАЦИЙТЕ КОИТО МИНАХА ПРЕЗ СЪДИЛИЩАТА ПРЕЗ 1946 ГОД. ПОКАЗВАТ,ЧЕ ТЕ ИМАТ СВОЙТЕ РАЗСКЛОНИ В ВСИЧКИ ОТРАСЛИ НА НАШАТА ДЕЙСТВИТЕЛНОСТ.В ТОВА ЧИСЛО И Ж.П.СЛУЖИТЕЛИ.

ДРУГА ЕДНА ФОРМА ЗА БОРБА СРЕЩУ НАРОДНАТА ВЛАСТ СА ОБРАЗУВАНИТЕ ТУК-ТАМЕ ПО СЛУЖБИТЕ НА Ж.П.ТРАНСПОРТ ЗЕМЛЕДЕЛСКИ ДРУЖБИ /ОБЬОВ, ЗАБЕЛЕЖЕТЕ,ЧЕ НИКЪДЕ НЯМА ПО ТРАНСПОРТА ДРУЖБИ НА ПЕТКОВ.ТОВА НЕ Е СЛУЧАЙНО.ТУК ИМА ГОЛЯМА ПОЛИТИКА И ТАКТИКА .ПРЕДПОЛАГА СЕ,ЧЕ АКО СЕ РАБОТИ /ОТ ВЪТРЕ/ ЩЕ ИМА ПО ДОБРИ УСПЕХИ В БОРБАТА СРЕЩУ О.Ф.НАШАТА СЛУЖБА ТРЕТИРА ОБОВИТЕ ДРУЖБИ КАТО ГНЕЗДА НА САБОТЬОРИ, ВРЕДИТЕЛИ.ТЕ СА ЛЕГАЛИЗИРАНИ О.Ф.ДРУЖБИ ЗА КОНСПИРАЦИЙ СРЕЩУ О.Ф.

СЪСТАВАТ И ОСОБЕНО РЪКОВОДСТВОТО НА ТИЯ ДРУЖБИ ЗА НАС СА ДОКАЗАНИ АНТИКОМУНИСТИЧЕСКИ.ТЕ ПРЕКРАСНО СА УСВОЙЛИ И ВЛАДЕЯТ ЕТИКЕЦИЙТЕ НА КОКЕТНИЧИЕ С Р.П./К/.

НИКЪДЕ ТЕ НЕ ПОКАЗВАТ ЖЕЛАНИЕ ЗА ЗАДРУЖНА РАБОТА.ТОВА ВСЕ ОЩЕ ПРОДЪЛЖАВА.ТЕЗИ ОБОБИ ДРУЖБИ СА ОПАСНИ ФОРМИРОВАНИЯ.ХОДОТАЙСТВА, КАРИЕРИЗАМ,БЮРОКРАЦИЯ,НЕПРЕСТАНО ЗЛОСТНО КРИТИКУВАНЕ Р.П./К/ ЛИПСА НА ТВОРЧЕСКИ ИНИАЦИТИВИ,СЪЗДАВАНЕ И РАЗРАСТВАНЕ НА РАЗЛИЧИЯТА МЕЖДУ Б.З.Н.С.И Р.П./К/ И ДР.ПОДОБНИ ХАРАКТЕРИЗИРАТ ДЕЙНОСТА НА ДРУЖБИТЕ.

НАПРИМЕР:ДРУЖБАТА В АДМИНИСТРАТИВНИЯ ОТДЕЛ СЕ ЗАНИМАВА ПОВЕЧЕТО С ХОДОТАЙСТВА,УВОЛНЕНИЯ,НАЗНАЧЕНИЯ,ПРЕМЕСТВАНИЯ И ЗЛОБА СРЕЩУ Р.П. на БУКС (инспектори и служители не се разглеждат)

В КОНФЕРЕНЦИЯТА ПРЕЗ МЕСЕЦ ДЕКЕМВРИЙ - НИТО ЕДИН ПРОФЕСИОНАЛЕН ВЪПРОС.

ДРУГИ ФОРМИ ЗА РАЗСТРОЙСТВОТО НА Ж.П.ТРАНСПОРТ СА ЗАТРУДНЕНИЯТА КОИТО НИ СЪЗДАВАТ ДРУГИ АНТИНАРОДНИ ВРАГОВЕ.

НАПРИМЕР:АНАРХИСТИТЕ,ТРОЦКИСТИТЕ И ВСЕВЪЗМОЖНИ НЕДОВОЛНИЦИ ОТ ДЕЙНОСТА НА Р.П. И О.Ф.

ЗА РАЗСТРОЙСТВОТО НА ТРАНСПОРТА УКАЗВАТ БЕЗ СЪМНЕНИЕ ОЩЕ И:

1/ЛОШОТО ИКОНОМИЧЕСКО И ТРУДОВО СЪСТОЯНИЕ НА СЛУЖИТЕЛИТЕ, СНАБДЯВАНЕ,РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ.2/ ТЕЖЪК ТРУД РИСКОВЕ,ПРОДЪЛЖИТЕЛЕН ТРУД ЛОШО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО,МАЛКИ ПОЧИВКИ И ПР.

3/ЛИПСА НА КОНТРОЛА.

4/НЕ ДОБРА Ж.П.ОРГАНИЗАЦИЯ

5/ЛИПСАТА НА ЕДИНОНАЧАЛИЕТО ДО СЕГА

6/ПРОВАЛЯНЕ НА ЧИСКАТА

7/ЗАПАДАНЕ ТРУДОВАТА ДИСЦИПЛИНА.

ВСИЧКО ТОВА ДОНЕСЕ ТРАНСПОРТА В ХАОТИЧНО СЪСТОЯНИЕ.СЪЗДАДЕ СЕ НЕСИГУРНОСТ В ПЪТУВАНЕТО ЗА КЛИЕНТИТЕ НА Б.Д.Ж.А ТАКА СЪЩО СЕ НАНЕСОХА НЕПОПРАВИМИ ЩЕТИ НА СТОПАНСТВОТО.

Трябвало е ТОВА С ОГЛЕД НА ПРЕДСТОЯЩО ВОЕНО СТЪЛКНОВЕНИЕ В КОЕТО ТРАНСПОРТА ЩЕ БЪДЕ НАЙ-РЕШИТЕЛНИЯ ФАКТОР ЗА БЛАГОПРИЯТНИЯ МУ ИЗХОД НАЛАГА СЕ ОЩЕ ОТ СЕГА ПОДГОТВИТЕЛНИ МЕРОПРИЯТИЯ.

СЪВСЕМ ЕСТЕСТВЕНО Е,ВСИЧКО ТОВА ИДЕ ДА ОПРАВДАЕ ЕДНА ПО ЕНЕРГИЧНА НАМЕСА НА ПРАВИТЕЛСТВОТО В ТРАНСПОРТА-ОСОБЕНО Ж.П.ТАЯ НАМЕСА ВЕЧЕ СЕ ПРЕВЪРЩА В РЕДИЦА МЕРОПРИЯТИЯ А ПО ЛИНИЯТА НА М.В.Р РЕСПЕКТИВНО Д.С.В УЧРЕДАВАНЕТО НА СЛ.ПО ТРАНСПОРТА КОЙТО ДА ОРГАНИЗИРА

Из архивите на ДС

12

БДИТЕЛНОСТИ РАЗУЗНАВАНЕ ВСРЕД ВСИЧКИ ОНИЯ ЕЛЕМЕНТИ И ФАКТОРИ,КОИТО РЪКОВОДЕНИ ОТ НАЙ-РАЗЛИЧНИ ПОДБУДИ ЦЕЛЯТ ДА РАЗСТРОЯТ Ж.П.ТРАНСПОРТ-КРЪВОНОСНАТА СИСТЕМА НА О.Ф.ОРГАНИЗЪМ.

УСЛОВИЯ ЗА РАБОТА .

1.ДА СЕ ПОЗНАВА ДАЖЕ ДО НАЙ-МАЛКИТЕ ПОДРОБНОСТИ ОБЕКТА.ТРАНСПОРТЪТ/Ж.П., АВТОМОБИЛНИЯТ И ВОДНИЯТ/Е ЕДНА ОГРОМНА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ХОРА И МАТЕРИЯЛИ, РАЗПРЪСНАТИ ПО ЦЕЛАТА ТЕРИТОРИЯ.В МОРСКИЯ И РЕЧНИЯ ТРАНСПОРТ НИЕ ИМАМЕ ЗААНГАЖИРАНИ КЪМ ТРИ ХИЛЯДИ РАБОТНИЦИ С ОКОЛО 50-60 ВОДНИ СЪДОВЕ.ПО МАЛКО СА В ОМТОМОБИЛНИЯТ ТРАНСПОРТ/ДЪРЖАВНИЯТ/.ЧАСТНИЯТ ПОЧИВ В ОВТОМОБИЛНИТЕ СЪОБЩЕНИЯ ИМА ПО ГОЛЕМ ДЕЛ.В ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ СА НА РАБОТА НАД 35,000 СЛУЖИТЕЛ САМАТА Ж.П.МРЕЖА Е ДЪЛГА КЪМ 3,570-3,600 КЛМ.В ЦЕЛАТА СТРАНА ИМА 356 ГАРИ 241 СПИРКИ,103 ТУНЕЛА,НАД 200 ГОЛЕМИ МОСТОВЕ,725 НОРМАЛНИ МАШИНИ И 120 ДЕКОВИЛНИ,ТРИ Ж.П.РАБОТИЛНИЦИ/ГЛАВНА В СОФИЯ И II-РО СТЕПЕННИ В РУСЕ И БУРГАС/.ВАГОННА РАБ-ЦА В ДРЕНОВО,25 Ж.П.ДЕПА И МНОГО ОЩЕ ПРЕДПРИЯТИЯ И СЛУЖБ

ИМЕННО ЗАРАДИ ТОВА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ У НАС ПРЕДСТАВЛЯВАТ ПО ГОЛЕМ ИНТЕРЕС ЗА Д.С.,БЕЗ ДА ПОДЦЕНЯВАМЕ И ОСТАНАЛИЯТ ТРАНСПОРТ.

ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ У НАС СА ИЗЦЕЛО ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ/СЕГА ПРЕДСТОИ ПРЕМИНАВАНИМ КЪМ САМОИЗДРЪЖКА/,ДОКАТО В НЕКОЙ ДЪРЖАВИ ТЕ СА ЧАСТНИ.ВЪРХОВЕН ТЕХЕН НАЧАЛНИК Е МИНИСТЕРА НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ ПОЩИТЕ И ТЕЛЕГРАФИТЕ-М-Р ТОНЧЕВ ОТ Б.З.Н.С./ОБОВ/.ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ СА ОБЕДИНЕНИ В ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ НА Ж.ПР.С ГЛАВЕН ДИРЕКТОР ВАСИЛ МАРКОВ ОТ Р.П./К/.КЪМ ГЛ.ДИРЕКЦИЯ НА Ж.И ПР.ИМА 6 ДИРЕРЕКЦИЙ,А ИМЕННО:1.ДИРЕКЦИЯ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯТА С ДИРЕКТОР ИНЖ.КРУШО ДРАГОВ

2.ДИРЕКЦИЯ ЗА ПЪТЯ И ПОСТРОЙКИТЕ С ДИРЕКТОР ИНЖ. Йосиф Лийков, инж.
3. -"- ФИНАНСОВО-СТОПАНСКА С ДИРЕКТОР
4. -"- ЗА ВОДНИ СЪОБЩЕНИЯ С ДИРЕКТОР Димитър Славов Иванов - инж.
5. -"- ЗА АВТОМОБИЛНИТЕ СЪОБЩЕНИЯ-ДИРЕКТОР ИНЖ.КИСИМОВ
6. -"- ЗА Ж.П.СТРОЕЖИ-ДИРЕКТОР ИНЖ.КОЛАРОВ

КЪМ ГЛ.ДИРЕКЦИЯ НА Ж.И ПР.ИМА 14 ОТДЕЛА:АДМИНИСТРАТИВЕН,ДВИЖЕНИЕ,МАШИНЕН, БЮДЖЕТО КОНТРОЛЕН,ЕЛЕКТРИЧЕСКИ,СНАБДИТЕЛЕН,ПОДЪРЖАНЕ,ПРЕУСТРОЙСТВО,ТЪРГОВСКИ,ЦЕНТРАЛНО СМЕТКОВОДСТВО,ЮРИСКОНСУЛТИ,МЕДИЦИНСКИ,КОНТРОЛА ПРИХОДИ И ФИЗКУЛТУРНИ ПРОУЧВАНИЯ.

2.ОТНОСНО ОПЕРАТИВНИЯ ПЕРСОНАЛ-НЕОБХОДИМО Е КАЧЕСТВОТО РАЗУЗНАВАЧ ДА СЕ СЪВПАДНЕ С ЖЕЛЕЗНИЧАР.ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ СА ЕДИН ОГРОМЕН СЕКТОР-МНОГО СПЕЦИАЛЕН С ОСОБЕНА ТЕХНИЧЕСКА ТЕРМИНОЛОГИЯ И ЕЗИК.СПЕЦИАЛНИ ПОЗНАНИЯ И ВРЕМЕ СА НУЖДНИ ЗА МАШИНИСТ,ЧИНОВНИК ПО ДВИЖЕНИЕТО.РАЗУЗНАВАЧЪТ И ОСОБЕНО АНКЕТОРЪТ СЛЕДОВАТЕЛ ТРЕБВА ДА ПОЗНАВА ДО СЪВЪРШЕНСТВО ТОЯ СЕКТОР ЗА ДА НЕ СТАВА НУЖДА ОТ ВЕЩИ ЛИЦА ИЛИ ДА СЕ ИЗЛАГА Д.С.

СТРЕМЕЖЪТ Е КЪМ ЦЕНТРАЛНОТО РЪКОВОДСТВО НА СЛУЖБАТА ДА СЕ ПОДГОТВЯТ ДОБРИ ПОЗНАВАЧИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО ДЕЛО,ОСОБЕНО СЛЕДОВАТЕЛИ.ЗА СЕГА В ТОВА ОЩЕ НЕ СМЕ УСПЕЛИ,ОЩЕ ПО МАЛКО МОЖЕ ТОВА ДА ИМАМЕ В ОБЛАСТНИТЕ И ОКОЛИЙСКИ СЛУЖБИ ЪЩОТО СЕ ОТНАСЯ И ДО АВТОМОБИЛНИЯТ И МОРСКИЯТ ТРАНСПОРТ.

ДО ТОГАВА ВСИЧКО КОЕТО СЕ ОТНАСЯ ДО ТОЯ СЕКТОР ЩЕ СЕ ВЪРШИ ОТ НАЛИЧНИЯ ПЕРСОНАЛ ПО МЕСТА.ЗАТОВА ВСЕКИ КОЙТО ЩЕ РАБОТИ В ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ ОСОБЕНО ПРИ Ж.П ПРОИЗШЕСТВИЕ ПРИ СЪСТАВЯНЕТО НА ПРОТОКОЛА/КОНСТАТИВНИЯ/ДА НАСОЧИ СВОЕТО ВНИМАНИЕ КЪМ СЛЕДНОТО:1:СЪСТОЯНИЕТО НА ПЪТЯ-ПРОФИЛЪТ,ЗДРАВИНАТА И ДР.

2.ОСИГУРИТЕЛНИ ИНСТАЛАЦИЙ/СЕМАФОРИ,СТРЕЛКИ,ЗВУКОВИ И СВЕТЛИННИ СИГНАЛИ НА МАШИНАТА,СПИРАЧКИ/И СЪСТОЯНИЕТО ИМ.

3.СЪСТОЯНИЕТО НА ВРЕМЕТО/ДЕН НОЩ,СВЕТЛО,МЪГЛИВО ДЪЖДОВИТО И ДР./

4.СКОРОСТ ПРИ ДВИЖЕНИЕТО

5.ПЕРСОНАЛЪТ/КОЙ Е,КАКЪВ Е,КОЛКО Е И СЪСТОЯНИЕТО МУ/.

6.ВЛАКЪТ И НЕГОВИЯТ ТОВАР

Из архивите на ДС

163

7.ЧИНОВНИКА ПО ДВИЖЕНИЕТО.КОЙ Е-ЗАДЪЛЖЕНИЯТА МУ.

8.РАЗПИСАНИЕТО НА ВЛАКА.

9.МАТЕРИАЛНИ ЩЕТИ И ЧОВ. ЖЕРТВИ

ПРИ ТЕЗИ КОНСТИТАЦИЙ ПРОТОКОЛЪТ ЩЕ БЪДЕ ДОСТАТАЧНО ДОБРЕ НАПИСАН ЗА ДА ПРОДЪЛЖАТ ПО НАТАТАК СЛЕДЕЩИТЕ ИЗДИРВАТЕЛНИ МЕРОПРИЯТИЯ.ДА ДА СЕ ДАДЕ ИЗВЕСТНО ЗАКЛЮЧЕНИЕ КЪМ КОНСТАТИВНИЯ ПРОТОКОЛ НУЖДНО Е ДА СЕ ПОЗНАВА ПРАВЕЛНИКА ПО ДВИЖЕНИЕТО.ТОВА Е ТРУДНА ЗАДАЧА.ТУК СА НУЖДНИ ПОЗНАНИЯ.ЗАТОВА ЩЕ СЕ ВИКАТ ВЕЩНИ ЛИЦА.НО ПРИ ЛИПСА НА ТАКИВА ВСЕКИ МОЖЕ ДА ЗАПОМНИ НЕКОЛКО ОСНОВНИ ПОЛОЖЕНИЯ ОТ ПРАВЕЛНИКА.А ТЕ СА:

1.10 МИНУТИ ДО ПРИСТИГАНЕТО НА ВЛАКА В ГАРАТА СА ЗАБРАНЕНИ ВСЕКАКВИ МАНЕВРИ.

2.ЧИНОВНИКА ПО ДВИЖЕНИЕТО ДА Е ДАЛ ПЪТ И ДА СЕ Е УВЕРИЛ В ЧИСТОТАТА НА ПЪТЯ ТОВА ЩЕ СЕ ВИДИ ОТ РАЗМЕНЕНИТЕ ТЕЛЕГРАМИ.

3.СЪЩИЯТ ДАЛИ Е ПРОЧЕЛ ДО КРАЙ ЛЕНТАТА И ЗАПИСАЛ ВСИЧКИ УСЛОВНОСТИ ДАДЕНИ ОТ СЪСЕДНАТА ГАРА.

4.НИКОГА ПО ТЕЛЕФОНА НЕ СЕ УСИГОРЯВА ПЪТЯ,А САМО ЧРЕЗ АПАРАТА.

5.МАШИНИСТА И НАЧАЛНИК ВЛАКА НЕПРЕМЕНО ДА СЛЕДЪТ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКА КАТО НАБЛЮДАВАТ ЗА ДВИЖЕНИЕТО НА ПЪТЯ,СЕМАФОРИТЕ,СИГНОЛИТЕ И ДАЛИ СПИРАЧИТЕ ДАЛИ СА НА СПИРАЧКИТЕ СИ.

7.СПИРАНИ ЛИ СА ВСИЧКИ ВЛАКОВЕ КОИТО ТРЯБВА ДА СПРЪТ НА ГАРАТА ПО РАЗПИСАНИЕ.

7.ИЗПРАВНИ ЛИ СА СТРЕЛКИТЕ.

8.ПРЕНАРЕЖДАЧО ЛИ Е ОТ ЧИНОВНИКА ПО ДВИЖЕНИЕТО ЩОМ ВЕДНАЖ Е ДАЛ СВОБОДЕН ПЪТ.

9.ДАДЕН ЛИ Е ОБРАЗЕЦ № 99 ЗА ВНИМАТЕЛНО ДВИЖЕНИЕ ЩОМ ВЛАКА Е ЗАМИНАЛ БЕЗ ИЗХОДЕН СЕМАФОР.

10.И НАЙ-ВАЖНОТО-СЕМАФОРА-КАКВО Е ЗНАЧЕНИЕТО МУ.ДА СПРЕШ ПРЕД ЗАТВОРЕНИЯТ СЕМАФОР Е РАВНОСИЛНО ДА ИЗБЕГНЕШ СИГУРНО КАТАСТРОФА.ДА ВЛЕЗЕШ С ГОЛЕМО ВНИМАНИЕ В ВСЕКА ГАРА С ОТВОРЕН СЕМАФОР,НЕ Е ЕДНА ПРЕДПАЗЛИВОСТ,А ВТОРА ПОВЕЛЯ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА НЕЩАСТИЕ.СЕМАФОРА Е ЕДНО ПРЕДПЯСТВИЕ НЕПРЕОДОЛИМО ПОСТАВЕНО ВЪРХУ ЛИНИЯТА ОТ ГАРАТА ДО САМИЯ НЕГО.

КОГАТО ЕДИН ЧИНОВНИК ПО ДВИЖЕНИЕТО ДАДЕ ЗАПОВЕД ЗА ТРЪГВАНЕ НА ВЛАКА,ПЕРСОВАЛА НА ТОЗИ ВЛАК ТРЯБВА ВСЕКОГА ДА ЗНАЕ,ЧЕ ПЪТЯ МУ Е ОСИГУРЕН ПО ТЕЛЕГРАФА,НЕ ДО ПРИЕМНОТО ЗДАНИЕ НА СЛЕДВАЩАТА ГАРА,А САМО ДО НЕЙНИЯ ВХОДЕН СЕМАФОР И НИТО ПЕДЯ ПОВЕЧЕ.ОТ ВХОДНИЯ СЕМАФОР ДО НОВАТА ГАРА ТОЗИ ВЛАК СЕ НАМИРА ПОД РАЗПОРЕЖДАНИЯТА НА НОВА ЗАПОВЕД. МАШИНИСТИТЕ НИКОГА НЕ ТРЯБВА ДА НАДГОНВАТ ПО ПЪТЯ.СЕМАФОРАТ Е БЕЗМЪЛВЕН СТРАЖ С СВОЯ МЪЛЧАЛИВ И СТУДЕН ЕЗИК.ТОЙ БИ НИ СПЕСТИЛ МНОГО КЪРВИ И МАТЕРИАЛНИ ЩЕТИ АКО СЕ НАУЧИМ ДА ГО РАЗБИРАМЕ ДОБРЕ И БЕЗПОГРЕШНО-КАКТО КАЗВАТ ЖЕЛЕЗНИЯТ ПЪТЯ.

ПРЕДИ ИЗВЪРШВАНЕТО НА КАКВОТО И ДА Е Ж.П.ПРОИЗШЕСТВИЕ ИЛИ ПРЕСТЪПЛЕНИЕ В ТРАНСПОРТА ТРЕБВА ДА СЕ РАЗГЪРНЕ ЕДНО ШИРОКО РАЗУЗНАВАНЕ КОЕТО ДА СЕ ИЗРАЗИ В СЛЕДНОТО:

1.РАЗУЧАВАНЕ НА ВСИЧКИ ТРАНСПОРТНИ ОБЕКТИ КАТО ГАРИ,СЛУЖБИ,ПРИСТАНИЩА Ж.П.ЛИНИЙ,ПИЯЦИ И ДРУГИ.

2.ПРОУЧВАНЕ И НАБЛЮДЕНИЕ НА ОЧЕРТАЛИ СЕ И ОЧЕРТАВАЩИ СЕ ПРОТИВОДЪРЖАВНИ СУБЕКТИ.

3.ПРОУЧВАНЕ НА НАЧАЛНИЦИ НА СЛУЖБИ И ГАРИ,ПРИСТАНИЩА,ЧИНОВНИЦИ ПО ДВИЖЕНИЕТО И МАШИНИСТИ.

4.ПОНЕЖЕ В УЧРЕЖДЕНИЯТА И СЛУЖБИТЕ НА ТРАНСПОРТА ОТДЕЛЕНИЯТА А,Б,В, НЕ СА ОБХВАНАЛИ СЪОТВЕТНО СВОИТЕ ОБЕКТИ НАЛАГА СЕ СЛУЖБАТА ПО ТРАНСПОРТА ДА ИЗВЪРШИ И ТОВА.ТУК ДА НЕ СЕ ИЗПУСКАТ ИЗПРЕДВИД ВСИЧКИ ОРГАНИЗАЦИЙ НА ТРАНСПОРТНИТЕ РАБ-ЦИ

И НА КРАЯ ВСИЧКО КОЕТО СЪЗДАВА ТРУДНОСТИ ИЛИ НЕЯСНОСТИ В РАБОТАТА КОЯТО СЕ НАЛАТА В ТРАНСПОРТА ДА СЕ ЗНАЕ И СЕ ДОНАСЯ ДО РЪКОВОДСТВОТО НА СЛУЖБАТА.

1

О Т Ч Е Т

за тримесечието от 1.VII. до 30IX.1948 год.
на ОР 2557 гр.16 сл."ТРАНСПОРТ" при Отделение"Б"

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :27.09.2016г.Секретар :

I. ОТДЕЛ ДВИЖЕНИЕ

1/ АГЕНТУРНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ОБЕКТ.

Отдел Движение представлява важен и ръководен център на всички служба в цялата н.п.мрежа. От него се ръководи и направлява работата на всич ки гари.Към него съществуват седем отделения,а освен това държи директна връска с всички областни управления в страната.От него се налагат наказа- ния на провинени служители,на служба която се занимава с всички станали произшествия в страната. Освен това от там се назначават ,преместват и уволняват служителите от станционния и превозен персонал.Броят на служит ните работящи в отдела е 91 служители. Агентурният апарат в обекта е нед статъчен,обслужва се от един агент,който в последно време не дава работа по здравословни причини,болен на легло,в медицински отпуск и подал заяв- ление да се мести в областното управление при гара Пловдив. Освен това в обекта работят 1 резидент и двама информатори ,които дават добра работа но се чувствува затвореност в отделните служби.Необходимо е да се вербув агентурен апарат в оперативно отделение и деловодството където се очерта ват повече хора с вражески прояви.

2/ ВОДЕНЕ НА О .Н.Д-та и РАЗРАБОТКИ.

До сега отчетно наблюдателни досиета на вражески елементи от отдела не се водят,въпреки че в общата папка на същия обект има доста материали за известни лица.По плана е запланувана агентурна находка къв ,който премина на работа на друга служба,а сега прави постъпки от ново да се върне на работа в отдел движение, и инж.

за което беше инструктиран агента ОДВ-26Тобаче постъпиха слаби и материали по слаба връска на агента с лицето. В служба КОНТРОЛА ВАГОНИ с се очертават лица реакционно настроени и с вражески прояви .Особенно в това направление е проявен Зафир Иванов Зафиров,Невена Петкова Каравелов от деловодството и други. Смятам,че агентурния апарат в този обект е кра но недостатъчен,за да може да се провежда една цялостна работа.
Разработки в обекта не са открити и не се водят.

3/ Спомена се за ръководната роля на Отдел Движение за редовноста,сигу носта и правилното провеждане на службата по движението в страната. От там се изработват правилници,наредби,Разписания и планове за правилното провеждане на службата и рационално използване на всички средства за експлоатация с които разполага службата.За отбелязване е,че често пъти се взема курс на погрешен подход в различни направления ,които се израбо тват в канцеларска затвореност и нямат никаква практическа стойност и срещат решителни бойкоти от страна на изпълнителните органи.В някои моме нти се чувствува откъснатост от страна на ръководните и изпълнителни органи от което страда производството.Общо взето не се чувствува изостана лост в службите много от допусканите грешки и слабости са избегнати през това тримесечие.

II. ГАРА ПОДУЕНЕ ТРИАЖНА

1/ АГЕНТУРНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ОБЕКТА.

Гара Подуене Триажна е най важния сектор за обслужване на сточния тра- фик в страната.В нея се разкомпозират влакове,разпределя се сточния трафик и се композират влакови за различни посоки.В този обект работят над 300 души станционен и превозен персонал.От работата на този персона зависи дали влаковете ще бъдат композирани и изпратени на време за да

Из архивите на ДС

се движат редовно.За отселяване е че в този обект има едно натрупване на вражески елементи.Агентурният апарат на обекта е недостатъчен,за да обхван цялостно провежданата дейност от страна на реакционните среди.Обекта се обслужва от един агент. Освен това има един резидент и трима информатори от които единия е скоро вербуван пр е още добре запознат с начина на работ та,но за сега дава добра работа и се справя с всички поставени му задачи. В тримесечният план е запланувано да се вербува един агент и квартирник за подначалника на гарата,обаче това не е направено по ред съображения. От проучените вражески елементи се оказа че са неподходящи,тъй като всички са активни членове на нелегалната група в този обект и освен това въведохме агент от гара Софія.Но до сегашната агентура в обекта е недостатъчна за да се обхване изцело работата.

2/ ВОДЕНЕ НА О.Н.Д. и РАЗРАБОТКИ.

В този обект се водят ~~отрано наблюдателни~~ досиета на 26 лица,много от кои то са взети на активна групова разработка.Много от реакционните елементи действуват под различни форми.Най често употребяваната форма е злословенет но на последно време започнаха да си служат и с други форми на действия. Така зачестиха дерайлиране на вагони от крайно нехайно носене на службата от страна на реакционните елементи,доето струва скъпо на администрацията. В общата папка на обекта има материали за откриване отчетно наблюдателни досиета на други вражески настроени лица,но причини за неоткриване до сега е обстоятелството ,че агентурния апарат на обекта не е от всички служби и не са обхванати всички служители. Особенно слаба е агентурата по отношение на ръководния персонал в обекта.

В същият обект се води активна групова разработка.В нея са включени много от досега откритите реакционни елементи.Появява се съществуването на нел егална група с ръководство,доето дава инструкции и ръководи групата в нейна работа,а освен това държи връзки и получава инструкции посредством двама с някакво си централно ръководство.В последно време директивите им са да фи- нансират ~~административната~~ организацията.Някои от членовете бяха натоварени да събират парични средства за подпомагане на концлагеристи и затворници от Н.Пътковия съю .В последно време имат директива за снабдяване организа- цията с оръжие.Така на някои места имат оставени парични суми за получаван на оръжие.В разработката са вмъкнати двама агенти;единят от които е член на ръководството, другият е нововъведен и не му доверяват всичко.

По отношение на разработката рябва да се разбере тяхната връзка с бивши фабриканти ,които ги финансират с пари и централното им ръководство за да документират още някои неща и тогава да да се пристъпи към реализация,кое то нещо ще спомогне много да се изгради един добър агентурен апарат в обек та ,да се издирят всички автори на кражби,на умишлени проидшествия и да се провежда цялостна работа.

3/ СЪСТОЯНИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО.

В гара Пловдив Тиажна се композират влакове за всички посоки по нашата ж. п.мрежа.За сега този ж п възел е ключа на целия стоечен трафик в страната. Всеки ден растат съоръженията на обекта,но все пак са недостатъчни да задо волят напълно нуждите му.При днешното положение се явява неудобството,че когато една маневра работи други нямат възможност да вършат това по липса и изтеглетелни линии.Особенно на последно време производството там не вър ви така както би трябвало.Зачестиха случаи дерайлиране на вагони с което с се забавят влаковете а особенно зле се отразява това на товара за износ. Неправилното провеждане на службата се дължи изключително от липсата на квалифициран персонал и на слабости допускани от страна на ръководните ор гани по места.Тъка началник гарата не е на местото си и няма нужния служеб овторитет сред останалите служители. Общо взето на обекта липсват кадри с амбиции за работа за да бъде правилно провеждана службата,да няма произшес ствия и да не страда производството.

Из архивите на ДС

III. ГАРА СОФИЯ

1/ АГЕНТУРНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ОБЕКТА.

В гара София наличния агентурен апарат е достатъчен да ръководи работата. Информационния апарат е организиран много добре и се ръководи от един център. Но за отбелязване е в последно време показват пасивност, поради отсъствието на резидента. Агентурният апарат е добре инструктиран за работата в обекта. Към гарата е областното управление служителите на които ръководят работатат в областта. Необходимо е там да се постои агентурен апарат и да се обхване цялата работа. Наличният агентурен апарат се състои от: един резидент, 5 информатори и двама агенти. През идното тримесечие трябва да се насочат усилия в областното управления където има многореакционни елементи.

2/ Водене на О Н Д и РАЗРАБОТКИ.

В този обект има открити и се водят сравнително малко отчетно наблюдателни досиета. Постъпилите през това тримесечие материали са повече от производствен характер, поради несериозното отношение на някои служители към службата, допуснати са ред произвествия с които е оцитена администрацията. По план е заплануване откриване О Н Д на началник гарата, обаче това не е сторено тъй като за него са постъпили малко материали. През тримесечието са постъпили материали за други лица и в последно време са открити преписки на 4 лица. Особено бюрократичното отношение на службата се чувствува от служителите при областното управление, здето трябва да се построи агентурен апарат.

3/ СЪСТОЯНИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО.

Производството в този обект върви добре, благодарение на добре провежданата работа от страна на служебното и партийно ръководство. Всички правилници и наредания от отдела и областа се изпълняват навреме. Тук е средоточен обслужването на пътническия трафик с която задача служителите се справят добре. Произвествията са сравнително намаляли, но все пак има такива пропитчаци от несериозното отношение на някои служители към службата. Нужно е повече работа в този обект за да се обхванат всички служители, особенно тези от областа които често погрешно ръководят работата а от там се явява и погрешно изпълнение от екзокотивния персонал.

IV. ПРЕВОЗНА СЛУЖБА при ГАРА СОФИЯ

1/ /[illegible]
АГЕНТУРНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ОБЕКТА.

Персонала от този обект е в движение ето защо трудно се провежда работата. В тази служба има добра растановка на агентурния апарат. Обекта се обслужва от 4 резидента, 12 информатори и двама агенти от които единия е скоро вербован. В административно отношение на този обект предстои реорганизация с оглед отделяне на персонала обслужващ сточния трафик в гара Подуене Триажна, и персонала за пътническия трафик в гара София. Ето защо след тази административна реорганизация ще бъде нужно нова растановка и правилно построяване на агентурния апарат в този обект.

2/ ВОДЕНЕ НА О.Н.Д. и РАЗРАБОТКИ.

В този обект се водят сравнително малко О.Н8Д и преписки за лица с вражески и реакционни прояви. Имаа служители от този обект включени в водената активна групова разработка, които проявяват активна дейност в услуги на реакционни среди. Освен това тук персонала страда от квалификация което нещо пак дава лошо отражение пред обществото тъй като той е в непосредствен контакт с публиката.

3/ СЪСТОЯНИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО.

ПРОизводството в този сектор върви добре, произвествия по причина на превозния са ограничени

а такъ също и кражбите през последното тримесечие. З а отбелязване е тук че службата страда по липса на кадри особенно остро се чувствува нуждата от спирачи. На последък са постъпили доста заявления от спирачи за напущан на службата поради трудните условия на работа ,галяжата заетос в службат и малкото заплащане. Трябва да се обърне особенно внимание на този обект да се проведе цялостна работа тъй кота то й е важен сектор в транспорта.

15.X.1948 год.
София.

Из архивите на ДС

Секретно от особена важност!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

103

С П Р А В К А

ОТНОСНО: вражеската дейност на капиталистическите разведки и техната агентура използващи железопътните съобщения на НР България.

През наша територия преминават редица международни влакове с направление: Синилон ориент-експрекс- Париж- Истанбул; Балкан експрекс- Виена Истанбул; Югославски експрекс-Лондон-Истанбул; Таурен експрекс- Амстердам-Истанбул; Балт ориент експрекс-Стокхолм София; Поннония експрекс-Берлин- София; Дунав експрекс- Москва-София.

Освен това минават следните спални вагони; седмично преминават 12 вагона на международното д-во"вагон-Ли-кук",с маршрут: Виена-Истанбул; Париж-Истанбул и обратно,които се обслужват от наши граждани на служба при тях,но само от входящия до изходящия граничен пункт,а от там се поемат от персонала на съответната стр на през която минава вагона.

Три пъти седмично германски спален вагон- Берлин-София; два пъти-полски Варшава-София; три пъти-чехословашки Прага-София; три пъти-югославски Берлин-София; седем пъти-Съветски Москва-София два пъти-български София-Берлин и един път-български София-Прага. Спарните вагона на социалистическите страни се обслужват от персонал чието притежание е вагона, от началната до крайната гара и обратно.

До сега при обслужването на спалните вагони излизащи до Прага,Берлин и международните влакове минаващи през нашата страна от агентурни данни е видно,че вражески елементи,близки на изменници на Родината и невъзвръщенци в зап.Германия подхождат към кондуторите на влаковете и спалните вагони и чрез различни комбинации се стремят да ги използуват за установяване връзки,пренасяне на кореспонденция и пр.

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 27.09.2016г. Секретар:

Капиталистическите елементи у нас също чрез кондукторите установяват контакт с различни лица, особено от зап. Германия, използват ги за контрабанда на различни липсващи материали или изнасят наша валута, която се използува от капиталистическите разузнавания. Пътници пътуващи за и от капиталистическите страни, минаващи транзит през Родината, установяват връзки с обслужващия ги ж.п. персонал и други български граждани пътуващи заедно или имащи допир с пътуващите чужденци.

Това практически се осъществява по следните начини:

Обикновенно преди заминаване на влака или по време на престойте, кондукторите биват търсени от граждани, между които от немци, чехословаци и др. чужденци, като им искат отслуги да предават писма или някакви подарци до свои близки в Букурещ, Буда-Пеща, Прага, Берлин и обратно от последните за България.

Някой граждани прибегват към отслугите на идващите в нашата страна немски, чешки, полски и Съветски кондуктори. Така например:

Кондуктора от спални вагони-Еленков, пътувайки до Берлин, установява връзки с вражески елементи, които от своя страна подържат такива с капиталистически легации, от които получава долари, свързва се с невъзвръщенци от зап. Берлин от където закупува чесовници и други дефицитни стоки. Така за кратко време той е занесъл с хиляди долари и донесъл над 700 чесовника. Същият е заловен и осъден.

Опасен рецедивист син на бивш полковник, укриващ се няколко месеца от органите на властта, тъй като трябва да отговаря за извършени престъпления, поиска от наш агент, който пътува зад граница, съдействие да бъде прекаран със спалния вагон нелегално през границата. Незабавно беше организирано неговото залавяне и предаден на съд.

Нелегален вражески елемент, укриващ се от властта за излежаване на присъда, чрез своя укривател влиза във връзка с наш агент пътуващ зад граница и поиска да бъде прекаран нелегално със спалния вагон зад граница. След подработване на конкретна задача същия беше заловен на границата и предаден на следствието.

Немските кондуктори и идващи в нашата страна със спален вагон, установяват връзки с нашите граждани и

и получават от последните интересуващи ги данни за нашата страна-същите са осъдени. Препис от показанията са изпратени на германските другари, въз основа на които техните кондуктори също са осъдени.

Наш с.с. пътуващ като кондуктор спални вагони до Берлин установява връзки с невъзвръщенеца д-р Павлов, а последния се интересува

Из архивите на ДС

3.-
115

Своевременно уведомихме германските другари, които поставиха обекта под наблюдение и чрез технически мероприятия направихме проверка и на нашия агент.

При преминаване на нашия спален вагон през Румъния, гражданин от последната установява връзка с нашия кондуктор-с.с. и му поиква сръщу голямо възнаграждение да го прекара за Германия. Нашия сътрудник му обещал и се договарят за следващия път. Своевременно уведомихме румънските другари, в резултат на което лицето беше заловено и се оказа, че това е отдавна търсен техен престъпник.

Създадоха се интересни връзки на нашата агентура с гръцки и турски граждадани преминаващи често през нашата страна, преставящи се за търговци с подозрително държание.

С цел предотвратяване ползуването на български ж.п. служители и граждани от капиталистическите разузнавания и техната агентура, разкриване на последните и по пълно използуване на излизащите ж.п.служители и сътрудници и своевременно да координираме с другарите от Социалистическите страни, следва да се проведе следното:

1. Да се разменят информации с Румъния, Чехия, Унгария и ГДР с данни за онези техни ж.п.служители, които посещават нашата страна. В същата информация да се иска определени хора да обслужват този наряд.

За в бъдеще при получаване сигнал за техни или наши граждани своевременно да се уведомяваме. За целта да използуваме агентура от тях и нас с размяна на задачи.

3. Да се координира работата между нас и органите на сигурността на социалистическите страни по отношение наблюдението на всички пътници от капиталистическите страни преминаващи през територията на Социалистическите.

4. Да се съгласува между нас и органите на сигурността на Социалистическите страни по отношение цатерния и подробен инструктаж на агентурата и персонала на спалните и хладилни вагони, посещаващи както капиталистическите така и Социалистическите страни, с цел ориентировка на агентурата как да действува на чужда територия при положение, че узнае за вражеска дейност на лица от съответната страна и такива от персонала обслужващ вагона.

Из архивите на ДС

В края на 1956 год. към М-во на транспорта се създаде служба "Хладилни влакове" с предназначение да извозва лесно развалящи соки за страните имащи търговски отношения с нас. След изкарване на тримесечен подготвителен курс хората които ще обслужват същите бяха разпределени по бригади и половината от общия брой изпратени в Пловдив.

БДЖ разполага с 84 хладилни вагона,от които 13 машинни,а останалите товарни.Хладилните вагони се ползуват групово-в композиции,по един машинен и няколко товарни,но не повече от 8 броя.

Приемането на вагоните в капиталистическите страни става от фирмата за която е предназначена стоката. До сега нашите вагони са ходили до Зап.Германия. До като стоката бъде разтоварена от фирмата персонала на влака свободно се движи из целия съответен град,дори да посетят и други градове.

При положение,че реколтата през 1958 год. е добра,нашите хладилни влакове ще пътуват до следните страни:Австрия,Зап.Германия, Франция,Белгия,Швеция,Швейцария,Англия,Ист.Германия,Чехия,Унгария, Полша и др.

Излизането на хладилните техници започна от есента на 1957 год. първоначално посетиха ГДР и Чехия. След това направиха по един курс до ГФР-Мюнхен,през което време се получиха следните по важни сигнали: при отиване на втора софийска бригада в Берлин,хладилният техник В.Кръстев минава в Зап.сектор и посещава определен адрес,откъдето взема валута и обменя долари. Същият беше разобличен и уволнен от служба

Рез."Балкански" съобщава,че при пристигането на I и II-ра софийски бригади в Мюнхен,нашите техници са били посрещнати от изменника Митко"Томпсън",който им предложил собствената си кола и ги откарва с нея на кино и покупки.

Същите са били посрещнати от изменника Ст.Стойчев-търговец на банани. Поканил ги в склада си,черпил ги с банани и им подарил такива. Горнати двама изменници са разговаряли с всички хора от бригадите.

Аг."Тренди" донася,че при пристигането на Ш-та Пловдивска бригада в Мюнхен,техника Чихов е посетил дома на изменника Слави Дарев, занесъл му подарък от неговите близки от Пловдив,с които той предварително се е свързал и вземал тъкав от него за последните. За случая е взело отношение II-ро У-ние ДС.

Аг."Сашо" донася,че в Мюнхен аг."Здравков" се е свързал с

Из архивите на ДС

изменника -"Томпсън",предлага му извесни услуги, и се вози в леката му кола. Прави опит да се свърже с изменника-Костов,за когото има поръчение от брат му. За горния случай не ни уведомява. На срещата е бил разобличен.

Аг."Тренди"донася,че аг,"Багеров" в Бачендау ГДР се е свързал с жена на изменник на Родината,който се намира във Франция. Интимничил с нея и за случая не ни уведомява.

С цел изясняване връзките на хладилните техници с обекти от страните с Народна демокрация и лица от капиталистическите страни цялостното използуване на агентурата и координация между нас и службите на сигурността на страните от Социалистическия лагер,да се проведат следните съвместни мероприятия:

1. При положение,че се засичат техни обекти в среща с нашит хора то своевременно да ни уведомяват с това с кратка справка за обекта с цел координация за по нататашното разработване на засеченото лице.

2. При получаване агентурни данни за наши хора,своевременно да ни изпращат материалите за подработване на задачи и мероприятия.

Когато получим наши агентурни данни за техни г аждани,своевременно це ги уведомяваме,а те от своя страна да ни изпратят подработени задачи за изпълнение от нашата агентура.

4. При разработване някой разузнавателни и контраразузнавателни мероприятия от органите на сигурността на Социалистическите страни следва да имат в предвид възможностите на нашата агентура изхождаща от персонала на хладилните влакове,с оглед използуването им срещу капиталистическите страни и техната агентура.

противоречие

От наша страна допълнително ке изучим тези възможности, укрепим агентурата и уведомим съответните органи.

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

Строго секретно!

3

М. В. Р.
ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ
№ 8
VI 1959 г.
София

ДО

ОКРЪЖНО УПРАВЛЕНИЕ МВР

Приложено Ви изпращаме обзор за състоянието на агентурно-оперативната работа по линия на ж. п. транспорт.
С обзора да се запознае целият оперативен състав обслужващ обекти от ж. п. транспорт.

С цел значително подобряване агентурно-оперативната работа и в най-кратък срок да се отстранят посочените недостатъци и слабости да се извърши следното:

1. До 30 юни т. г. подгответе и проведете съвещание със заинтересуваните оперативни работници, на което проанализирайте състоянието на агентурно-оперативната работа по линия на ж. п. транспорт, разкрийте основните недостатъци и техните причини и набележете мерки за тяхното поправяне.

2. Във връзка с поставените със заповед 10 от 13. I. 1957 г. на др. Министър задачи и изхождайки от оперативната обстановка: от конкретните дела и разкритите слабости на съвещанието, разработете и утвърдете перспективен план на основните агентурно-оперативни мероприятия, които следва да се проведат по линия на ж. п. транспорт до края на 1959 г. Копие от плана да се изпрати на началника на управление III ДС.

Забележка:

Поканете на съвещанието да присъствува представител на Окръжния комитет на БКП.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Обзор от 3 листа.

Зам. министър на Вътрешните работи:
Генерал майор (п.) М. СПАСОВ

Из архивите на ДС

Строго секретно !

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

ОБЗОР

ОТНОСНО: Състоянието на агентурно-оперативната работа по линия на ж. п. транспорт

От добрата работа на транспорта и преди всичко на железопътният транспорт, зависи успешното изпълнение на поставените от ЦК на БКП и подкрепяни от всички трудещи се грандиозни задачи по съкращаване на сроковете за изпълнение на третата петилетка.

В настоящият момент, когато нашата Родина извършва гигантски скок в своето икономическо развитие, пред железопътния транспорт стоят извънредно отговорни задачи по навременното извозване на готовата продукция и суровините за нашата промишленост.

През 1962 година железопътният транспорт трябва да превози товари два пъти повече отколкото през 1957 година. Такъв нечуван прираст на превозите изисква разшиорение на съществуващите и строителство на нови ж. п. линии, нова механизация, внедряване най-нова техника за безопасното движение на влаковете и др.

Във връзка с това, значително се повишава отговорността и на органите на ДС по обезпечаване охраната на всички ж. п. обекти от престъпните посегателства на агентурата на капиталистическите разузнавания и контрареволюционните елементи, опитвайки се по пътя на шпионажа, вредителството, диверсиите, саботажите и други подривни действия да създават затруднения, да спъват плановото развитие на всички отрасли на народното стопанство и направят транспорта „тесно място", с което да затормозят строителството на социализма в нашата страна.

Изпълнявайки заповед № 10 от 13. I. 1957 г. на др. Министър, органите на ДС работещи по линия на ж. п. транспорт подобриха организацията на агентурно-оперативната работа, а така също регистрираха известни успехи в разкриване и пресичане вражеската дейност на отделни контрареволюционни елементи, загнездили се в обектите на ж. п. транспорт.

Из архивите на ДС

Така например през 1957 год. бе разобличен и обезвреден вражеският елемент „Иванов", който работеше като ревизор вагони на гара София. Същият с диверсионна цел при композиране на пътнишките влакове систематически е създавал условия за аварии.

През м. май 1957 г. в резултат на вредителския акт от страна на „Иванов" между гарите Вакарел и Веринско във време на движение на пътнишкия влак, последният се е скъсал. Благодарение на един аслучайност е избегната голяма катастрофа с много човешки жертви. („Иванов" е осъден).

Друг вражески елемент — „Кирилов", който работеше като шлосер в ж. п. депо Стара Загора систематически умишлено е изваждал локомотиви из строя, поставяйки чужди предмети (тела) в механизмите на локомотивите. Освен това „Кирилов" е провеждал саботаж, изразяващ се в некачествен ремонт на локомотивите („Кирилов" е осъден).

Факти за саботажни и диверсионно-вредителски актове има установени и разкрити през 1958 г. в ж. п. депо Левски (Плевенски окръг) и ж. п. завод „Г. Димитров" — София.

Установиха се и отделни случаи от страна на вражески елементи да правят опит за изграждане в ж. п. транспорт на нелегални контрареволюционни групи и организации.

През 1957 година бе реализирана една група с главен обект „Гошев", който след като излязъл от затвора, използувайки своите стари връзки работещи в транспорта, отпочнал да изгражда контрареволюционна организация от вражески елементи в няколко ж. п. възли на Старозагорски и Хасковски окръзи. Целта на тази организация е била при усложнена международна обстановка и военни действия против нас да парализира движението на влаковете в Южна България. („Гошев" и другите активни участници са осъдени, а по 3 от тях е проведена профилактика).

Някои вражески елементи с изменнически настроения, а така също и такива минали в нелегалност, търсейки начин да изменят на Родината, използуват ж. п. транспорт.

Така през м. декември 1957 г. нелегалният „Шивачев" чрез свой приятел в ж. п. транспорт се обърнал с молба към наш агент работещ в спалните вагони, пътуващ зад граница, да го укрие във вагона и прекара през граница, за което му обещал голямо възнаграждение.

По задача на нашите органи, агента „укрил" под едно от леглата „Шивачев", който на границата бил „открит", задържан и осъден.

Аналогичен случай е и с „Карлов" — син на бивш царски полковник, който се е намирал в нелегално положение. Същият се обърнал с молба към друг наш агент, от спалните вагони, като му предложил крупна сума от американски долари. По случая се проведе агентурно-оперативна комбинация, в резултат на която „Карлов" бе заловен и предаден на съд.

Трябва да отбележим, че редица оперативни работници работиха и работят добре по линия на ж. п. транспорт. Установили са вражеският контингент в обслужваните от тях обекти, придобили са агентура, която е в състояние да разработва вражеските елементи и бързо реагират на получени сигнали. Такива работници са Митьо Симеонов от Окръжно управление Стара Загора, Пантев от участък МВР Нови Пазар и други.

Наред с подобрение на агентурно оперативната работа и постигнатите положителни резултати от органите на ДС обслужващи ж. п. транспорт, все още има сериозни недостатъци и слабости в работата на същите.

Както количеството на агентурния апарат, неговото качество, а така също и неговото използуване не отговарят на високите изисквания, поставени от съвременната обстановка.

Голяма част от агентурата не работи целеустремно, поради недостатъчното и конкретно ръководство от страна на оперативните работници, ръководещи същата. Недостатъчна е възпитателната работа на агентите и резидентите.

Работата на част от агентурата лошо се контролира, известна част от същата при изпълнение на задачите на органите на ДС не се препроверява, което създава условия за предателство, двуличничество и дезинформация от страна на някои агенти.

В някои обекти от ж. п. транспорт не е напълно установен вражеският контингент (ж. п. бюфети и депото в гара Мездра, гарите Брусарци и Медковец, ж.п. депо Левски, гарата и депото в Поляновград, гарите в района на участък МВР Айтос и др.), а там където е установен вражеският контингент не навсякъде се разработва активно или наблюдава.

Така например, в Пловдив — ж. п. депо и медицинска служба, или общо от 66 лица взети на оперативен отчет, само 30 се наблюдават агентурно.

Аналогично е положението на работата във Варненски, Благоевградски, Пазарджишки, Хасковски и др. окръзи.

В редица случаи при проверка на сигналите за вражеска дейност и разследване на произшествията даващи основание за контрареволюционен умисъл, същата се провежда много бавно, непълно, без дълбок оперативен анализ и без квалифи-

Из архивите на ДС

цирана агентурна разработка. В резултат на това, отделни вражески елементи осъществили своите престъпни замисли, се укриват от отговорност и продължават безнаказано да развиват подривна дейност в ж. п. транспорт, а заведените по такива случаи анонимни разработки се водят продължително време, без да се провеждат по тях активни агентурно-оперативни мероприятия.

Така например още през 1956 година от Русенското окръжно управление МВР е била открита анонимна разработка „Подпалвачи" по повод на умишлено подпалване на вагон с памук на гара Борово. До настоящия момент извършителя на този пожар не е разкрит. В края на 1958 година в района на участък МВР Айтос в един ж. п. тунел от неизвестно лице са били развинтени болтовете, крепещи две от релсите. Благодарение на своевременното откриване на случая — този опит за диверсия, е била предотвратена голяма катастрофа. Независимо от сериозността на посочения случай, местните органи на ДС са провели само първични мероприятия и до сега престъпника не е открит.

Особено тревожно е положението във връзка с продължаващите катастрофи, аварии и пожари в обектите на ж. п. транспорт.

Така през 1958 година само от катастрофи, аварии и пожари в ж. п. транспорт, на народното стопанство са нанесени материални щети възлизащи на един милион и шестстотин хиляди лева, а за четири месеци на 1959 година щетите възлизат на повече от един милион лева. В резултат на 54 катастрофи и 42 аварии станали през 1958 година и за четири месаци от 1959 година са били убити 157 човека и ранени — контузени 109 човека.

При редица случаи на катастрофи, аварии и пожари е имало подозрение, че са извършени с умисъл, но проведените повърхностни разследвания (не съчетани или не подкрепени с агентурни и други оперативни средства) довеждат до констатации, че отсъствува контрареволюционен умисъл. Всичко това свидетелствува, за незадълбочен анализ и неправилна оценка от страна на отделни оперативни работници, по станалите произшествия в ж. п. транспорт, а отсъствието на агентурни данни за диверсионни и други подривни действия на конкретни лица из средата на вражеските елементи, говори за сериозни недостатъци в агентурната ци работа.

Оперативните работници не трябва да забравят, че задачата не се състои само в това, агентурния апарат да разкрие виновните лица извършили диверсия, вредителство, саботаж

Из архивите на ДС

или други подривни действия, а преди всичко се състои в това, че агентурата е необходимо своевременно да ни сигнализира за замислите и намеренията на вражеските елементи готвещи се да осъществят своите престъпни намерения, за да можем да ги предотвратим.

Много слабо се използват оперативните възможности на ж. п. транспорт (излизащите зад граница) за провеждане на контраразузнавателна и разузнавателна работа в капиталистическите страни, за разкриване и прихващане каналите за връзка на капиталистическите разузнавания и вражеските емигрантски центрове, не се провежда дълбоко изучаване и активна агентурна разработка на отделните подозрителни лица от съставите на влаковите бригади от капиталистическите страни, посещаващи нашата страна.

По разкриването на агентурата на капиталистическите разузнавания в средите на нашите ж. п. работници и най-строгото опазване на държавната тайна, свързана с работата на ж. п. транспорт, от страна на оперативния състав и ръководните работници на съответните поделения на ДС се обръща съвсем малко внимание.

За горепосочените слабости в агентурно-оперативната работа по линия на ж. п. транспорт, вина има и отдел IV при III управление ДС, който е оказвал несистемна помощ на окръжните управления, недостатъчно е контролирал и взисквал изпълнението на заповедите и указанията на ръководството на Министерството от оперативните работници обслужващи обекти на ж. п. транспорт.

За отстраняване на посочените в обзора недостатъци и слабости в практиката на нашата агентурно оперативна работа, е необходимо да се мобилизират всички сили и възможности на оперативния състав работещ по обезпечаване сигурност в ж. п. транспорт.

Началник управление III ДС:
полковник (п.) Г. КРЪСТЕВ

Строго секретно!

Екз.№ 1

6

Др. Гарков
Сб. 4 VII 61 г.

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

ОТНОСНО: оперативната обстановка в ж.п. обекти на територията на ж.п. у-ние София през 1960/61 г.

Оперативната обстановка в обектите на ~~ж.п.~~ транспорта ~~на територията на ж.п. у-ние София~~ се характеризира както следва:

1.През периода на 1960/61 г. постъпиха агентурни и други данни, ~~че отделни ж.п. служители~~ лица от транспорта и въоръжените сили са свързани и поддържат контакт със служебни и частни лица от капиталистически страни, които се занимават с шпионско подривна дейност срещу нашата Родина.

Така обекта на ЛАР"Подмолник" работещ във II строителен район по транспорта Кремиковци поддържа постоянна връзка с югославската легация.

Обекта е роден от гр.Щип, а жена му е югославска гражданка.

Използувайки това и под най- различни благовидни мотиви"Подмолник" посещава консулския отдел на югославската легация, от където получава пропагандни материали - вестници и други със статии насочени срещу КПСС, СССР и другите социалистически страни.Тези материали той ги разпространява в Благоевградско.

Същият обект пред аг."Иванов" е доверил, че е във в ръзка и с УДБ.

В донесение от 10.I.1961 г."Иванов" донася, че "Подмолник" му съобщил, че е посетил югославската легация по поръка на човек от УДБ с когото се е срещнал на събор на

Из архивите на ДС

180

КРДОПБГДСРСБНА
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 28.09.2016г. Секретар:

7

границата. Този от УДБ му е дал и начина на свързване със служители от легацията .

На 25 и 30.V.1961 г. аг."Иванов" съобщава, че "Подмолник" отново е посетил консулския отдел на югославската легация, като е търсил служителя орган на УДБ.Понеже последният е напуснал легацията, обекта се е срещнал с

също удбаш - прикрит като дипломат.

Обекта на ЛПР"Хитрец" ж.п. кондуктор - гара Димитрово е доверил на аг."Димчо", че по време на събор на границата е установил връзка със свой приятел от УДБ.

"Егоисти"обекти на ГПР на ДС-Димитрово, локомотивен машинист с жена си, са установили и поддържат връзка по канал през ГФР, с бащата на жената, изменник на Родината в Торонто Канада.

За изменника _____ който е избягал при реализация и дъщеря му е установено, че са в услуга на английското разузнаване.

Други ж.п. служители какъвто е обекта на ЛАР"Скитник" н-к отдел в ж.п. управление София проявяват интерес към данни от които се интересуват чуждите разузнавания.

Така на 4.IV.1960 г. ДВ"Христов" съобщава, че "Скитник", след дълга предварителна обработка преко го питал знае ли колко и какви животни се изнасят с вагони във вид на месо.

Същия обект който явно подработва ДВ за използуване, при друг случай на преминаване войскова част го е питал, колко оръдия са били, в коя посока са заминали."Скитник" заейки, че сина на ДВ е офицер в реактивно летище, питал го е знае ли къде има ракетни площадки у нас, какво гориво използуват в СССР за ракетите и пр..

Особено характерно за оперативната обстановка през този период и сега е, че много чужда агентура прикрита като транзитни пътници, туристи и пр. използува железопътния транспорт и осъществява срещи и връзки по гарите и влаковете с наши граждани.

2.Друго направление на вражеска дейност, макар провеждана изолирано и отделни лица характеризираща оперативната обстановка по линия на ж.п. транспорт в обслужваните обекти е вредителството и саботажа. Тази дейност се изразява

8

главно в такива действия или бездействия в процеса на работата главно на влаковите диспечери, че се създават условия и обстановка за катастрофи и аварии.Чрез неправилни регулировки се разстройва и убърква движението на влаковете.

Така обекта на ЛАР"Вълк" - влаков диспечер бивш член на БЗНС/о/поотделно и независимо пред аг. "Иванов и "Страхил" доверява, че съзнателно обърква движението на влаковете чрез неправилни регулировки.

Пред аг."Страхил" е казвал - никога немогат да ни хванат дирята как ги убърквам, защото ако на едно-две места не вървят, на другите вървят много добре. А пред аг."Иванов" е казвал - знаят да викат дайте работа, утре ще дам, ще работя не колкото трябва, а колкото може, толкоз, че да не ме бият...Когато трябва прави се на такъв, какъвто не си.Само те ли знаят да дяволуват/става дума за комунистите/.

В резултат на такъв начин на действие от страна на "Вълк" на 9.IV.1960 г. стана катастрофа в гара Лакатник. Създадени са условия за нея в резултат на уклончивите и двусмислени указания на обекта.

На 28.X.1960 г. стана друга катастрофа в гара Курило поради непроявената заинтересованост до край от страна на обекта, като дежурен диспечер как е композиран товарния влак Катастрофата стана по причина на неправилно композиране на товарния влак и допускане маневрена работа съ същия в нарушение на правилника за маневрите.

На 15.I.1961 г. в гара Черепиш пак от обекта бе създадена обстановка и условия за катастрофа с противоречиви указания и в нарушение плана за приемане на влаковете в гарата. Така обекта е наредил, без да се е налагало такова нещо бързия влак 24 неспиращ в гара Черепиш да се приеме в отклонителен коловоз което задължава и спиране, а товарен влак 249 приел в правия коловоз. В резултат на това нареждан и променяне плана на гарата по приемане на влаковете и последва катастрофа с товарния влак.

3.Макар и редко, но през периода на 1960/61 г. са отбелязани и случаи на проявления за терор.

Бившия началник влак Кърков който беше обект на ОНД и впоследствие съден за вражеска дейност през м.март 1961 г. системно тероризираше по толефона партийния секретар на

Из архивите на ДС
181

4

службата, че краят му идва и ще му се потърси отговорност. Кърков се обаждаше с псевдоним "Ал Капоне", но бе разкрит.

Постъпиха и агентурни данни, че обекта на ЛАР"Гарга" кондуктор се е приготвил с разтвор от сода каустик да ослепи също партийния секретар - по случая се работи.

4.Като най-характерно проявление на врага в оперативна та обстановка през периода на 1960/61 г. по линия на ж.п. транспорт си остава вражеската агитация.Тя се изразява в две направления;

а/Както всички обекти на р-ка, така и отделни вражески елементи слушат емисиите на вражеските радиостанции и разпространяват слухове, като говорят, че войната е предстояща и САЩ ще победи, възхваляват американския начин на живот, американската и немска техника и изразяват надежда и разчитат на капиталистическите страни.По отношение на политиката на Партията и стопанския живот у нас също злословят постоянно.

Аг."Веселинов" съобщава, че на 27.II.1960 г. обекта на ОНД Павлов, н-к влак членувал в БЗНС/о/ се изказал по повод намаляване на армията - уж ги намаляват у нас, а съкратените ги пращат у трудовите войски, за да работят и изграждат по бързо социализма, но нищо не става, затова от ден на ден почва да няма какво да се яде.

На 24.XII.1960 г. аг."Стоянов донася, че обекта на ОНД Кубадинов н-к влак и бивш офицер говори по повод Московското съвещание... И това няма да им помогне, Англия и САЩ няма да ги оставят. Ще ги изчакат още малко и ако стане нужда за 24 часа ще ликвидират всичко.

На 17.III.1961 г. аг."Мирев" съобщава, че в разговор с лицето Анастас Захариев, сега в затвора, последния се изказал - всичко каквото ние произвеждаме Съветският съюз го взема на безценица.Ние сме роби на СССР, България е колония на Съветският съюз.

На 24.IV.1961 г. аг."Петко" се е срещнал с лицето Йордан Григоров - бригадир в гара София - север.Последния в разговор му казал - до кога ще бъдем в това робство, няма ли край и на това... Аз редовно слушам американските предавания на български език.Те имат вече такива ракети които могат да пресрещнат всякакъв вид ракета за близки и далечни действия и да ги обезвредят.

Из архивите на ДС
182

Из архивите на ДС

183

10

б/По второто направление очевидно подхранвано и поддържано от югославската агентура се изразява в разпространение на ревизионистични възгледи, клевети и хули по адрес на КПСС и братските комунистически партии.

Обекта на ЛАР"Скитник" доверява напоследък на ДВ, че е имал лични контакти със Синджирич.Същия системно хули постъпката на Партията и възхвалява югославските ревизионисти

Обекта на ЛАР"Подмолник" също прави такива изказвания и разпространява пропагандни материали на югославвкото посолство.

Аг."Минев съобщава, че на 2.IV. 1961 г. се е срещнал с кантонера Павлов обект на участък Своге в разговор между другото се е изказал, че не еминало времето когато ще се хваща Балкана с оръжие. Ще правим нова революция у нас.Унгарската беше нищо с това което ще стане тук. Ние истинските комунисти демократи ще извоюваме истинска свобода за народа така както е при Тито.

През периода на 1960/1961 г. бяха реализирани за враже с ка дейност лицата;

1.НИКОЛА АНГЕЛОВ КЪРКЕВ -бивш началник влак, изпращан през 1947/48 г. в ТВО.Също през 1960 г. неколкократно предизвиква изкуствено скандали с пътуващи работници във влак с тенденции да създава брожение и настроения срещу народната власт.

На 12.IV.1961 г. инсценира скандал и сваля от влака семейство на бригадир идващ от СССР.

За тези и други вражески прояви Кърков бе публично разобличен от колектива на службата му и предаден на съд и осъден на 2 години затвор.

2.В началото на м.юни т.г. бе реализиран и предаден вече на съд за вражеска агитация АНАСТАС ЗАХАРИЕВ - изпитвач в културния дом на транспортните работници, бивш фелдфебел и бил на работа до 9.IX.44 г. като преводач в Германия, организацията "Тот"

Линията на врага в настоящия момент е;

Вражеските разузнавания използват всички легални форми на проникване в нашата страна и ж.п. транспорт, като масово превозно средство да провеждат своята разузнавателна дейност, като осъществуват връзки с агентурата си и събират

Из архивите на ДС

11

шпионски сведения от агенти в ж.п. транспорт.

Да се провежда вредителство и саботаж, използувайки се от вражеските елементи възможните условия в процеса на работата им, прикривайки се като "доброжелатели" и "старателни работници" и пр.

След проведените профилактични мероприятия в духа на решенията на ПБ от 14.I.1960 г. за работата на ДС. Откритата вражеска агитация чувствително намаля, но все още се срещат отделни вражески елементи които разпространяват хулите и клеветите на вражеските радиостанции. Все повече се активизира и подривната вражеска агитация на агентурата на съвременния ревизионизъм под прикритието на "Критика", за изправяне грешките на комунистическите партии.

ЗАМ.НАЧАЛНИК I РАЙОНЕН ОТДЕЛ ДС
Подполк.
София, 26.VI.1961 г.

2 екз.ИМ
София, 26.VI.1961 г.

184

Строго секретно!

Екз.единствен

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

МЕ
Вх. 1365 - 24.7.1984 г.

О Т Ч Е Т

Относно състоянието на агентурно-оперативната работа по линия на жп транспрот в I-во районно отделение за 1963 година.

I ОПЕРАТИВНА ОБСТАНОВКА.

През отчетната 1963 година съществени изменения във функциите и важността на обслужваните жп обекти нема,като се изключат частичните изменения в самата обстановка с въвеждането на електрическа и дизелова тяга и обособяването на самостоятелното предприятие за автоматика и телемеханика.Това ново по-високо техническо оборудване само по себе си подчертава и издига повече важността и значението на железопътния транспорт,като един от основните отрасли на нашата икономика,в строителството на социялизма.

В тази връзка са и показаните известни изменения в целите и активността на врага, а именно да се спъва социалистическото развитие.Подчертано характерно в сравнение с миналия отчетен период е че през 1963 година се засилва вражеската агитация срещу икономическата политика на страната,за което врага използва някои временни затруднения.Засилена е вражеската деиност за подриване авторитета на партииното и държавно ръководство,чрез разпространяване на слухове и вицове и за разлагане на трудовата и обществена дисциплина. Като сериозен показател е и увеличението на катастрофите от 17 през 1962 г. на 28 през 1963 година.Само в гара Подуене-разпределителна през 1963 г. са допуснати 540 аварии и произшествия.

Подриваната деиност на врага през отчетната година конкретно се е изразявала във:

а/Шпионаж,факт който се потвръждава от наличните агентурни разработки в отделението: "Скитник","Шваба" и "Хищник".Освен това характерно явление е често проявяваните от този род интереси от страна на капиталистически граждани транзитници или гости. Така

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 28.09.2016г. Секретар:

2

турският изселник идвайки през м.януари 963 г на гости в село Чавдарци ,ловешко е открил пред ДВ,че чорбаджията му,му поставил задача да изучи положението в България.

Транзитниците турци и са разпитвали работника от жп подържане Мюмюн Сюлейманов също за положението в страната ни.

На 20.IX. 63 г заподногерманския кондуктор от "Вагон ли кук" се е интересувал чрез аг""Христов" за нашата армия и има ли у нас войски на СССР и къде.

б/Опити за измяна на родината,като се използват международните влакове или пък чрез легално излизане зад граница.Също използва се международните влакове за изнасяне на валута и контрабандиране на стоки.

На 30. IV.63 г чрез ДВ бе открит и заловен,укрил се в печката на спалния вагон нашия гражданин Фикри Раджебов,с цел да премине нелегално в Турция.

От аг."Асенов" се получиха данни,че лицето Георги Захари от с.Ковачица,Михайловградски окръг,с цел да измени на Родината,търси да се включи на работа в бригада,работеща край гръцката граница. Уведомено бе окръжното управление и измената бе предотвратена.

На 12.VI.63 г. се получи сигнал от ДВ че с влака от Бургас се предвижват две лица тръгнали да изменят на родината.Взети бяха с своевремено мерки и лицата заловени.

На някои лица искащи да излизат легално зад граница,не бе разрешено,в резултата на навременното постъпване на сигнали че същите лица имали изменически намерения.

През месец ноември 963 г. заловена и изета бе чрез комбинация,при опит да се изнесе чрез спалния вагон за Франция,валута от лицето от представителството на "Вагон ли кук".

в/Вражеска агитация и пропаганда-Дейност на врага която в сравнение с миналия отчетен период,когато след ,съдените и предупреждението на някои вражески елементи,бе чувствително намаляла,през 1963 година се увеличи и по-активно е изразена.

Така например на 2.I.963 г. в един от вагоните на вл.501 бе намерен залепен позив написан на македонски език с вражеско съдържание-"Македония ще бъде свободна,братя македонци от Пиринска Македония вдигнете оръжие за установяване единна македонска държава."

Позива е предаден на окръжно у-ние Благоевград.

На 29.IV.963 г на вратата на клозета в жп секцията бе написан вражески лозунг-"Да живее Никола Петков,стига износ...дайте ни земята,мошеници комунисти...

През месец август на 963 г.беха изписани вражески лозунги и пречупени кръстове в жп завод "Георги Димитров".

Из архивите на ДС

На 16.XII.63 г. в клозета на перона на гара София бе написа лозунг с които се хули и псува др.Живков,като е нарисувана човешка фигура с примка на врата.

г/В обектите на обслужване от жп транспорт през отчетната година са допуснати голям брой катастрофи /28/, аварии /13/ и произшествия /1170/, с които са нанесени значителни материални щети.Преобладаващата част от тях са последствие на понижената трудова дисциплина,на нарушението на правилниците за движението на влаковете.Отделни случай от тях са дело на врага,какъвто е случая със слагането на пясък в букси на вагони в гара Видин и др.

При дадената оперативна обстановка,пред оперативния състав на отделението през отчетната година са стояли като основни следните задачи:

-Изясняване данните и деиността на обектите по агентурните разработки за шпионаж;"Скитник","Шваба" и "Хищник"

-Наблюдение на транзитните пътници-чужденци,преминаващи през страната ни с международните влакове,за пресичане на всякакви възможности да събират шпионски сведения,да установяват контакти и да обработват наши граждани.

-На второ място е стояла задачата за подобрение на агентурно оперативното обслужване на жп обекти,за пресичане на всякакъв вид вражеска деиност,разследване на катастрофите и авариите и обеспечаване на обстановка за сигурен и добър транспорт.

II СЪСТОЯНИЕ НА РАБОТАТА.

За разкриване на замислите и намеренията на врага през отчетната година са проведени мероприятия по австрийските специялисти у нас,като М-15,М-20, и контрола на кореспонденцията.Извършени им са и секретни обиски при които беха изети фото ленти и бележки със адреси у страната ни.

На агент "Свилен" следващ аспирантура в ГДР бе създадена възможност за посещение в ГФР и успя да установи контакт с лица българи невъзвръщенци,работещи в "Свободна Европа".

В началото на 1963 година в отделението е имало 4 агентурни разработки,от които три с обекти уличени в шпионаж, а именно "Скитник," "Шваба" и "Хищник".И една "Протеже" с обект уличен в незаконно притежание на оръжие.

През годината е заведено и едно дело за оперативна проверка на австрийските специялисти в жп депо София.

Из архивите на ДС

188

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 29.09.2016г. Секретар:

В края на годината агентурната разработка "Протеже" беше закрита, тъй като не се указа обекта да притежава оръжие.

По агентурната разработка "Скитник" беха проведени М-15 и М-20, а също и контрола на кореспонденцията, чрез които се установиха много връзки на обекта както у нас така и в чужбина, представляващи оперативен интерес. По същия обект се използва аг. "Мирчев" и ДВ но поради това че при изключването му от партията същия бе сигнализиран, той се е свил не се доверява, макар и да прави вражески изказвания.

По разработка "Шваба" беха проведени М-20 и контрола на кореспонденцията. По обекта се използва аг. Свилен", който чрез него бе внедрен във връзките му в "Свободна Европа". Последните чрез агента проявиха интерес за икономическото и политическото положение в България. Обекта "Шваба" бе посетен и от брата на шпионина веднага след неговото арестуване.

По разработка "Хищника" се получиха данни от ДВ , че обекта ползва морз.

През отчетната година се получиха и 20 сигнала с оперативна стоиност, от които по-голямата част беха изяснени, а по три се предлага работата и понастоящем.

-Така на 1.III.63 г. ДВ ни сигнализира че боливийски дипломат преговарял с лицето техник по осигурителните инсталации за уговаряне продажба по незаконен път на кола. Уведомена бе столична милиция и при съвместна деиност лицето бе заловено, сега в затвора, а колата конфискувана.

-На 12.VI 63 г по сигнал от ДВ беха заловени във влака две лица от Бургас тръгнали да изменят на родината.

-На 1.III.63 г. постъпи сведение от аг. "Асенов" каво че лицето Георги Захариев от с. Ковачица, Михаиловградски окръг му доверило че търси работа край границата с цел да измени в Гърция. Бяха взети съвместни мерки с окръжното управление и измената бе предотвратена.

-През месец август с.г. постъпиха данни че лицето Луков от предприятието за автоматика и телемеханика, изпратено на специализаци в СССР, прави вражески изказвания, както по политиката на КПСС така срещу БКП. Същия се указа бивш царски офицер. Извършена бе документация на вражеските му изказвания и бе разобличен и изгонен от предприятието.

-От ДВ Караджата в ЛВЗ "Г. Димитров" постъпиха данни че лицата Георги Иванов и Славчо Петков членове на БКП разпространяват клеветнически китайски материяли. За това бе уведомен РК на БКП и същите изключени от партията.

-Пак от аг. "Асенов" постъпиха данни че лицето от село Джурково. софиско притежавал пистолет. Уведомено бе софийското

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 29.09.2016г. Секретар:

управление, оръжието изето и лецето е осъдено.

-Лицата; Мария Николова акушерка, Мария Иванова медицинска сестра при транспортна болница и Никола Данайлов спортист, направиха официални искания да посетят капиталистически страни, но не им бе разрешено, тъй като постъпиха сигнали че ще изменят на родината.

-През месец август 963 г се получиха сигнали за писане на вражески лозунги в жп завод. От проведените мероприятия автора бе установен и публично разобличен. Разкрит беше и автора-Найденов писал пречупен кръст пак в жп завод.

-Изяснен бе и сигнала за поставяне клин под един вагон на влак 582 между Горна Баня и Владая. Автора се указа дете, което бе предупредено чрез училищните власти.

-През месец ноември с.г. се получи и сгнал от аг. Петър", какво че служителката от "вагон ли кук" се готви да изнесе във Франция чрез спалния вагон чужда валута. В резултат на взетите веднага мерки валутата бе заловена и изета. Случая продължава да се разследва.

-Продължава да се работи и двата сигнала за писане на вражески лозунги в VI жп секция и в клозетите на перана гара София.

През отчетната 963 година са засечени в международните влакове общо 165 лица наши и чужди граждани от капиталистически страни установяващи контакт. Повече от сигналите са предадени на заинтересованите поделения.

Състоянието на агентурния апарат през отчетната година е:

категории	Състояние 1.I.1963г	Новозаработени		Свободни		Състояние 31.XII 1963г
		вербовани	предложени	изгонени	предадени д-ст	
АТ	29	1	-	5	-	25
ДВ	43	[illegible]	-	-	-	[illegible]
Вр.	32	-	-	5	-	27

Свалените пет агента са по причина на;

Един нечестен в работа си с органите на ДС, а имено преувеличава и провокира. Двама са свалени поради тежки заболявания и двама по непригодност за използване.

Общо взето агентурата е правилно ръководена и възпитавана

Из архивите на ДС

през годинатаПочити всички срещи са провеждани в ЯК,като на агентите са поставяни конкретни задачи и са насочвани по действителния вражеск контингент..

Наличната агентура в настоящия момент са 25 човека,които по количество като бройки е достатачна,обаче качеството й и възможно стите й са ограничени.Тя не е годна напълно да разреши стоящите задачи,тъй като една част от тях е поистъркана.

От така наличната агентура 9 владеят чужди езици.Четири от тях се използват изключително по спалните вагони на "Вагон ли ку и са в контакт само с чужденци,повечето от капиталистическите страни особено през летния сезон,когато има добра възможност за използване то им. Другата част от агентите владещи чужди езици,с изключени на аг."Свилен" поради условията им на работа не може да се използв по чужденци.

С по-добри възможности са агентите "Свилен" и "Борисов" имащи висше образование и агентите "Пиер"Жан" и "Мирчев".Всички те се използват според условията в които се намират,правилно и целенасочено.

Все още има и редица обекти от жп транспорт не подсигурени с агентура,като ПАТ, вагоноремонтно депо надежда,I елсекция,а и тази в жп възел Подуене е съвсем недостатачна.

През годината бе работено по придобиване на нова агентура съобразно изискванията на заповедите на ръководството на министерст ото.Но макар и да беха набелязани и да се работи по 8 кандидати, извършена е една вербовка и за една има утвърдено предложение.

III.СТИЛ И МЕТОД НА РАБОТА.

1/ Оперативния сътав е на преко ръководство към зам.началн ика на отдела и при негово отсъствие към зам.началника на отделение то.Общо взето работата е правилно разпределена между оперативните работници.

2/Контрола и помощ над оперативните работници се извършва от зам.началника на отдела,като в негова помощ се явява и зам.начал ника на отделението.

Създадена е обстановка оперативните работници по всеко вре ме да се обръщат и търсят помоща на ръководството.При нужда по отде лни разработки,сигнали или други въпроси се викат и заслушват,по време на което им се дават и указания за работата.В по-сериозни мер оприятия се включват и ръководните работници и на място указват по-мощ на ОР.като М-15,секретни обиски ,разследване на произшествия, изясняване на сигнали,по ръководството и възпитанието на агентурата и т.н.

190

Из архивите на ДС

В края на седмицата се отчита как се изпълняват задачите по плана и какви основни задачи стоят да се изпълняват през следващата седмица. При нужда е търсена и помоща на партиината група при изясняване и изпълнението на някои задачи.

С оглед подготовката на оперативния състав освен извършваното от отдела, колективно сме разглеждали разработки и указвали помощ на оперативните работници. По някои по-сериозни сигнали за вражеска деиност, като случая с обекта "Сом" на ДС-Видин, от възникването на разработката до сега колективно се обсъждат всички мероприятия и се набелязват нови такива.

Заведена е и тетрадка по сигналите с оглед провеждане на ефикасен контрол и помощ по същите.

Съставът е в състояние да изпълнява успешно стоящите пред него за изпълнение задачи.

3/ Взаймодействието между отделните ОР в отделението е било добро. В провеждането на редица мероприятия са включвани почти всички другари и взаймно са си указвали помощ, какъвто е случая по обектите "Скакалци", транзитниците и др.

Взаймодействието ни с транспортна милиция е добро. От тяхна страна ни е указвана помощ по наблюдение на чужденците и по други наши мероприятия. От наша страна сме им предали редица сигнали и указали помощ за тяхното изясняване, каквито има в жп завод и др.

Чувства се че работата на взаимодействието ни с КПП се подобрява. Указаха ни помощ по изясняване на някои сигнали, какъвто е случай с иземването на валутата на Вълкова. и др.

4/ Помощ е указана на окръжните управления: Кюстендил, и Благоевград за създаване на апарат от ДВ и агентура, които да се използва за предотвратяване измяна на родината от лица ползуващи жп транспорт.

Такава е указана и по набелязване и провеждане на мероприятия по сигнали, произшествия и пр. каквито имаме в Перник. Също добра помощ в това направление бе указана и на ДС Видин по сигнал за остра подривна деиност. Там другарите правилно беха насочени по обекта "Сом".

Занапред ще требва да се продължи работата по указване помощ на окр. управления, като се обърне по-голямо внимание и на останалите окръзи.

Приложение - Анализ за катастрофи, аварии и бедствия през 1963 г. от две страници

София, 3.I.1963 год.

ЗАМ. НАЧАЛНИК ОТДЕЛ
-полковник-

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

Строго секретно!
Екз.№ 2

МВР – УПРАВЛЕНИЕ „ДС"
Вх.№ 10172 21 МАЙ 1966

К. А-53/65 г.
Отговорен
30.11.66 г.

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Е

ОТНОСНО: Преминаване към линеен принцип по агентурно-оперативното обслужване на жп транспорт.

Транспортът е един от отраслите на материалното производств

Железопътният транспорт заема централно място в социалистическата ни транспортна система, поради това, че посредством него се осъществяват икономическите връзки между всички райони на страната. Товарите, които са от решаващо значение за развитие на народното стопанство се превозват в огромната си част по него. По железопътния транспорт се извършват и основните пътнически превози. Многото мероприятия, които се провеждат за техническата реконструкция на железопътния транспорт, са свързани и с отбраната на страната, даже сега в мирно време. А в случай на една бъдеща война транспортът ще бъде съставна част от плана за отбраната на страната.

За осъществяване на своята производствена дейност железопътният транспорт е съоръжен с локомотиви, вагони, осигурителна техника, изкуствени съоръжения, гари, депа, жп заводи и др., като само машините и съоръженията съставляват 49 % от основните му фондове. В останалите отрасли тази величина достига едва до 12-13%.

Машините и съоръженията като преобладаваща част от основните фондове, поради специфичния характер на производствените процеси са разположени в цялата страна, като една част от тях са в движение - локомотиви и вагони, а другата е на определено място и постоянно изложена на уязвимост. С експлоатацията и поддържането на тази техника и въобще в производствената дейност на жп транспорт са заети 51,000 души постоянен и квалифициран персонал, 36,000 спомагателни работници и около 8,000 временни такива или общо 95,000 души.

Из архивите на ДС

За осъществяването на производствения процес в железопътния транспорт е необходимо всяко от посочените звена да е изправно, тъй като всяко от тях участвува в същия. Обстоятелството, че много от посочените звена са разположени на големи разстояния, на открито и поради което лесно се подават на повреди и разрушения - случайни или като дело на врага, изискват постоянна бдителност от страна на обслужващия ги персонал. Допускането на едно произшествие (повреда на дадено звено) почти при всички случаи причинява затруднения в движението на влаковете по цялата жп линия и носи загуби на народното стопанство - несвоевременното доставяне на товарите до местоназначението им, затрудняване и спиране на заводи и фабрики, поради липса на суровини, гориво и др., неритмично снабдяване на населението с хранителни продукти, прекъсване живата връзка между отделните райони на страната, а при военновременна обстановка това би се оказало фатално за фронтовите операции.

Тази огромна роля и значение на железопътния транспорт за нашата социалистическа Родина поражда особен интерес от страна на капиталистическите разузнавания към него и работата му. Най-активно действуват в това направление разузнавателните органи на Турция и Гърция. През април 1965 г. от наш представител на международна жп конференция в Истанбул са поискани сведения за броя на електрическите и дизелови локомотиви, с които разполага БДЖ. Почти от същите данни се интересуват някои турски и гръцки дипломати; "Локомотивен клуб на Великобритания", "Съюз на любителите на жп дело в ГФР" и др.

Железопътният транспорт е огледало, в което се отразява обемът на произведената продукция в промишлеността, селското стопанство, вноса и износа и военните превози. Естеството на неговата работа създава условия за образуване на много и то на различни места канали, по които могат да изтичат секретни данни ако от страна на органите на ДС не се провеждат целенасочено и последователно необходимите агентурно-оперативни и профилактични мерки. Достатъчно е например един агент на противника да се настани на работа в някоя гара, която обслужва режимно или въобще военно поделение или рудник на у-ние "Редки метали", без същият да има достъп до водените книги в гарата, а само да наблюдава какво се товари и разтоварва, за един сравнително къс период от време може да узнае много секрети.

Из архивите на ДС

От 1954 год. работата по агентурно-оперативното обслужване на жп транспорт е организирана въз основа на заповед 795 на териториален принцип. Организирана на този принцип агентурно-оперативната работа още в първите няколко години показа съществени недостатъци, които нееднократно бяха изтъквани от наша страна, но ръководството тогава не се отнесе с необходимото внимание към нея. Тези недостатъци съществуват и сега и създават редица затруднения в агентурно-оперативната работа. Като пръв недостатък е несъответствието на организационната структура на нашата агентурно-оперативна работа (по териториалния принцип), на организационната структура и технико-икономическите особености на този важен отрасъл. Стотиците гари и други стопански обекти на транспорта, които представляват самостоятелни производствени предприятия и едновременно с това са неразривно свързани с цялостния производствен процес на транспорта, се обслужват от почти толкова оперативни работници от окръзите и участъците, които не контролират помежду си. При това положение отделният работник, обслужвайки дадена гара или няколко такива, не може да има поглед върху оперативната обстановка в останалите гари или по цялата линия. Всичко това не му позволява правилно да организира работата си. В окръжните управления (с изключение на няколко такива) обектите на транспорта на територията на даден окръг са разпределени между различни оперативни работници. При това положение в района на всеки работник от ДС има една или няколко гари и тези обекти на транспорта в сравнение с другите от района му за него почти не представляват интерес. Към това трябва да се прибавят и специфичностите на транспорта поради особения характер на производствения му процес, с които по-голямата част от опер.работници в окръзите не са запознати. По тази причина те не са в състояние да организират и успешно провеждат агентурно-оперативната работа в обектите.

От гореизложеното се вижда, че при настоящата организация на агентурно-оперативно обслужване на жп транспорт (по териториалния принцип) е невъзможно да се осъществи едно цялостно наблюдение на вражеския контингент по дадена линия, а от тук и по цялата железопътна мрежа; не е възможно своевременно да се долавят сигналите за проявленията на врага и се вземат мерки за бързото им изясняване или предотвратяване на евентуална вражеска дейност; да се опази

Из архивите на ДС

успешно ДТ и ВТ; да се провежда ефикасно наблюдение на пътуващите чужденци, дипломатически куриери и мероприятия за разкриване на тайници; и да се провежда профилактична работа за предотвратяване на катастрофи и аварии.

Ръководството на отдела и оперативният състав са положили много усилия за преодоляване на горепосочените трудности, произтичащи от настоящата организация на работа на териториален принцип, но резултатите са незадоволителни, тъй като в много окръжни у-ния МВР не се върши агентурно-оперативната работа по линия на жп транспорт.

Очевидните успехи до 1954 г., когато агентурно-оперативната работа беше построена на линеен принцип и сериозните недостатъци на териториалното обслужване на жп транспорт показват необходимостта от преустройството на същата на линейния принцип, поради което,

П Р Е Д Л А Г А М:

Агентурно-оперативното обслужване на жп транспорт да се изгради на линеен принцип. За целта към щата и съществуващата структура (районните отделения София, Пловдив и Г.Оряховица) на VII отдел при II у-ние ДС се прехвърлят оперативните работници от окръжните управления, които съгласно заповед № 795 от 1954 год. бяха предадени по щат на същите, за да обслужват жп транспорт на територията на съответните окръзи.

При бъдещата структура (линейното агентурно-оперативно обслужване на жп транспорт) и щатна разстановка, която предлагаме, не се предвижда завишаване на щата на оперативния състав.

ПРЕДЛАГА:
Н-К ОТДЕЛ VII, У-НИЕ II ДС
Полковник: [signature]
София, 20 [illegible] 1965 г.

СЪГЛАСЕН:
НАЧАЛНИК II У-НИЕ ДС
Ген.майор:_____
София,_____1965 г.

VII - Котарски БМ

42/66

Строго секретно
Екз. № 2

26452 21.окт.1966

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

ОТНОСНО: Състоянието на работата с агентурния апарат по линия на ж.п. транспорт /I отделение, XII отдел/

Отделение I при XII отдел на II у-ние КДС обслужва следните обекти: М-вото на транспорта - 314, Главно управление на железниците - 598, ДСО "Транспред" - 155, Транспроект - 573, Управление строителство по транспорта - 167, Управление материално-техническо снабдяване - 450, Дирекция за електрификация на железниците - 50, Машинно-сметачна станция - 96, Научно-изследователски институт по транспорта - 220, Ремонтно-възстановително предприятие - 960, Ресторантни и спални вагони - 100, Хладилна база - 75, Международно бюро "Рила" - 30, ФД "Локомотив" - 93, ж.п. курсове-400, Полувисшия ж.п. институт - 2,500, Бригада за ж.п. и свързочно-строителство - /под. 52100 и 52200/ - 563 души, или общо около 7,400 души.

В тези обекти се води 1 лична агентурна разработка и 6 дела за оперативна проверка. В същите обекти за сега са установени 130 лица, врежески контингент.

В момента отделението има 32-ма агента, които по възраст се разпределят: от 20-30 г. - 8 аг., от 30-40 г. - 15 аг., от 40-50 г. - 6 аг. и над 50 г. - 3 аг. По социален произход: от буржоазен - 1; служащи - 17, работнически -7; средно-селски - 4, а бедно-селски - 3.

По образование: С висше - 15, полувисше - 5, средно - 10 и основно - 2.

От наличните 32 агенти, 18 владеят западни езици, 2-ма владеят английски език, 13-немски и френски - 3 агента/

Из архивите на ДС

16 12
2.

Както по възрастов състав, образование /специалисти/, така и по знаене на западни езици, придобитите агенти от състава на отделението, може да се каже, че е положителен факт.

Около 50 % от тази агентура е подбрана и вербована из средата на инженери и специалисти, работещи в сектори, представляващи интерес за капиталистическото разузнаване, като научно-изследователския институт по транспорта - 3-ма агента, научни работници владеещи западни езици, а единият от тях /агент "Личо"/ знае 4-5 езика. Наред с използването им по такива перспективни задачи, същите решават и задачи по обслужването на обектите по транспорта. Такава агентура има в Главно управление на железниците и Министерството на транспорта - отдел "Международни въпроси" и отдел Международни ж.п. разчоти - агентите "Бебо", "Валери","Стамен" и др. Освен това, с оглед обезпечаване изпълнението на контраразузнавателни задачи и осъществяване профилактична работа сред транспортните служители, пътуващи регулярно зад граница /известна част/ из средата на горната агентура се използва за това. Наред с тези задачи, в някои случаи същата решава и въпроси на научно-техническото разузнаване и събиране на разузнавателна информация. Това е агентурата из средата на хладилните влакове, спалните и ресторантни вагони и др.

Останалата част от агентурата е придобита и се използва за агентурно-оперативното обслужване на горепосочените обекти и наблюдение на вражеския контингент в същите. Освен това тази агентура решава и задачи по опазване на държавната и военна тайни, особено в отдел специален, Транспроект, планово-икономическите отдели при М-вото на транспорта и Главно управление на железниците. От края на м.г. отделението има за решаване и въпроси от военноконтраразузнавателен характер - обслужване на сформираната военна бригада за железопътно и свързочно строителство.

Считаме, че наличните агенти по отношение мястото, където работят и задачите, които в тази връзка трябва да се решават, са правилно придобити. Същите, съобразно своите качества - образование специалност, знаенето на западни езици и пр. при по-активно и конкретно ръководство, успешно ще решават стоящите пред КДС задачи.

Из архивите на ДС

16 В
3.

Например агент "Бебо" - работещ в Главно управление на железниците инженер-специалист с реални възможности и има известни симптоми, за подхождане към него от страна на едно капиталистическо разузнаване. Някои от агентите като "Тодоров", "Киров", "Вергил" и др. са с възможности и работят по наблюдение и разработване на вражески контингент.

По-голямата част от наличните агенти, са придобити в последните 4-5 години. Подборът и придобиването на тази агентура е ставало, като се е изхождало за всеки случай от оперативната обстановка за момента, главно по агентурно-оперативното обслужване на обектите от железопътния транспорт, решаване на контраразузнавателни и някои разузнавателни задачи и др. Освен това в Полувисшия ж.п. институт е придобивана агентура с перспективни задачи, т.е. когато агентът вече постъпи на работа в транспорта, съответните наши поделения да имат готов агент. В момента на някои окр.у-ния са предадени 4 агента.

Като се е изхождало от оперативната обстановка и стоящите в тази връзка задачи, оперативният състав и ръководството на отдела е насочвало вниманието си към подбирането, изучаването и вербоването на лица, способни да решават тези задачи.

Кандидатите за вербовка са определяни преди всичко от задачите, които трябва да се решават, като за целта съответния работник е търсил начин за добиване на лични впечатления от кандидата. Освен това събирани са данни от различни лица, познаващи същия, като същевременно на кандидата се извършва пълно проучване. В много случаи с кандидата се установява личен контакт, като се търси непринуден повод, а даже в някои случаи му се дава и някои наши поръчения. След като се анализират получените от изучаването данни, тези от личните впечатления и евентуално дадените от него предварително някои сведения се решава въпроса за вербовката. Определя се и основата на вербовката. Само 3-ма агента, са вербовани на компроматериал, което е станало преди 16-17 години, а останалите са на патриотична и идейна основа. Вербовките са извършвани най-малко от началник отделение.

Изхождайки от оперативната обстановка и произтичащите от нея задачи, а така и от количеството на агентурата, считаме,

Из архивите на ДС

че същата особено в някои обекти на обслужване е крайно недостатъч на, а има обекти, където въобще няма агентура. Така в управление строителство по транспорта, управление материално-техническо снабдяване, дирекция за електрофикация на железниците, машинно-сметачната станция, поделенията 52100 и 52200, отделите планово-икономически и контрола на приходите при Министерството няма агентура. Недостатъчна е агентурата в Полувисшия ж.п. институт, Транспред и др. В плана за второто полугодие е запланувано придобиването на агентура в горепосочените обекти.

Като се изхожда от обстановката,при която работи всеки агент и задачите, които трябва да решаваме с него, е определяна регулярността на срещите. В тази връзка с някои агенти са провеждани ежемесечни срещи,с други по 1- 2 пъти в месец. Има обаче агенти. с които срещите са провеждани на по-голям интервал от време, поради характера на работата им и обстановката,при която работят. Такава е агентурата от хладилните влакове и спалните вагони, която пътува постоянно зад граница. Такива са агенти 8. Тук, както регулярността така и задачите, които изпълняват, не могат да имат такева последователност, както при агентурата,непътуваща. Наред с това, от проверката се установи, че с някои агенти продължително време не са провеждани срещи, или същите са срещани, но не са постъпвали сведения, а това говори, че не са им разработвани и поставяни конкретни задачи. Такива агенти са: "Михайлов" - работи в ресторант-вагоните, "Киров"- работи в отдел финансово-ведомствен контрол, и "Даскалов"- преподавател в полувисшия ж.п. институт. Анализирайки причините за това състояние на работата на тези агенти се вижда, че те не се използват по конкретни дела или сигнали, а служат за обслужване на обектите, в които работят. С тях съответните другари са се срещали, но поради липса на конкретни въпроси и проблеми, представлявайки оперативен интерес в местата, където те работят, сведения не са получавани.

По начало на агентурата правилно са разработвани и поставяни задачи. Оперативният състав е помагал и взисквал за тяхното изпълнение. От страна на началника на отделението е оказвана помощ, като са провеждани и контролни срещи.

Из архивите на ДС

Но наред с това, има случаи, където на някои агенти не се поставят предварително разработени конкретни задачи, а такива се поставят на срещата съобразно това, което агентът ще съобщи. Разбира се, една от основните причини за това, е че тази агентура не работи по конкретни дела или сигнали, а тя е придобита за агентурно-оперативното обслужване на обектите. При тази обстановка, тук много е важно инициативността на оперативния работник, знайки добре обстановката, при която работи агентът и познавайки личните и разузнавателни качества на/същия, да го заангажирва с наши задачи

От прегледаните материали в делата на агентурата, няма данни за нечестни агенти, обаче това не значи, че агентурата не трябва да се проверява. Трябва да отбележим изключение правят агентите "Киров" и "Тодоров", че в делата на останалите агенти не е отразено кога и по какъв начин им е правена проверка.

Във връзка с горното, правим следните предложения:

1. Зам.началникът на отдела с началник отделенията и съответните оперативни работници да преразгледат отново разстановката на агентурата и се набележат конкретни мерки и окаже помощ за придобиване на нова в обектите, където няма агентура или и в онези обекти, където същата е недостатъчна.

Срок - 10.XI.1966 г.

2. Задължава се ръководството на отдела, възползувайки се от извършената проверка, да вземе срочни и решителни мерки за отстраняване горепосочените слабости по отношение проверката на агентурата и нейното използуване и в другите отделения.

Срок - 30.XI.1966 г.

3. Да се извърши задълбочен анализ на работата на всеки агент и на основата на това се реши в какво направление ще се ползува, а онези с изчерпани възможности, се изключат от агентурния апарат.

Срок - 30.XI.1966 г.
Отг. - н-к отдела

Отп. в 2 екз.
№ 1 - ~~XI~~ - ~~[illegible]~~ г.
№ 2 - ~~X отдел~~ лич. дело 12/66г
Изп. Грънчаров
Нап. Андреева
20.X.66 г.

ИЗВЪРШИЛИ ПРОВЕРКАТА:

1. Подполковник:

2. Полковник:

Строго секретно
Екз. № 1

УТВЪРЖДАВАМ:
Зам. Н-К VII ОТДЕЛ, II У-НИЕ ДС
Подполковник:
София, 16.07. 1969 год.

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

РАЗПИС II-ДС
19250 17 ЮЛИ 19..
от ..... г.

П Л А Н

На отделение IV, отдел VII, у-ние II ДС по агентурно-оперативната работа в ж.п. войски за времето от 1.VII. до 31.XII. 1969 година.

ОСНОВНИ ЗАДАЧИ

I. Пълното обезпечаване на вражеския контингент годен за контрареволюционна и шпионска дейност и измяна на Родината с агентура и ДВ.

II. Максималното използване на наличната агентура по получаване на информация и проверка на същата.

III. Активизиране на работата по бързото изясняване и приключване на възникналите сигнали.

IV. Обезпечаване от чужди разузнавания и други вражески прояви на провежданите от спец. у-е войскови занятия.

I. ОСНОВНА ЗАДАЧА - ПО ВРАЖЕСКИЯ КОНТИНГЕНТ

1. Да се анализират всички материали по изучаването

Из архивите на ДС

202

на врежеския контингент от военнослужещи и волнонаемни в поделенията като:

а/ Преориентиралите се и показали положителни данни отпаднет от списъка.

б/ Показалите, че са годни за престъпна дейност ще бъдат включени в списъка и към всеки се насочи агент или ДВ с цел неговото непрекъснато наблюдение.

Срок: 30.IX.1969 год.
Отг.: ОР-ци

2. Да се изготвят списъци на вражеския контингент, по обекти на месторабота. Чрез командването да се осигури такава разстановка на същия, която ще ни позволи нормалното му агентурно обезпечаване.

Срок: 30.XIII.1969 год.
Отг.: ОР ци

3. С цел своевременното и по пълно опознаване и изучаване на новото попълнение в ПЖИ и експ. полк, ОР отговарящи за тях да вземат участие по определянето, приемането и настаняването им в поделенията, като:

а/ Чрез съответните органи на МВР направи проверка за тези кандидати от ПЖИ.

б/ Предварително се инструктират агентурата и ДВ със задачи.

в/ При първото преглеждане на характеристиките да стане и първичното заделяне на враж. контингент.

Срок: 30.IX.1969 год.
Отг.: ОР-ци

Из архивите на ДС

37
429

4. Дасе подготвят и изнесът подходящи доклади с примери от нашите войски пред младите бойци от набор 1950 год.

Срок: 30.X.1969 год.
Отг.: ОР

5. С цел пълното обезпечаване на вражеския контингент с агентура да се вербова такава на следните места:

а/ Щаба на ЖП бригада - 1 офицер

б/ ПЖИ - 1 офицер, 1 преподавател, 1 старшина и 2 курсанти.

в/ 1-ви полк - София - 2 войника

г/ 2-ри полк - Пловдив - 2 войника

д/ 3-ти полк - Русе - 2 войника

е/ Експ полк - 2 - войника от тях 1 Гофуцки

Маш. база - 1 войник

Учебно поделение - 1 - войник

Или всичко 16 души

Срок: 30.XII.1969 год.
Отг.: ОР

II. ОСНОВНА ЗАДАЧА - ПО НАЛИЧНАТА АГЕНТУРА

1. Да се изготвят конкретни перспективни планове на по двама агенти при всеки ОР, които да обхванат:

а/ Перспективни задачи по насочване и изучаване на обе ти от враж. контингент.

б/ Повишаване квалификацията на агента за използването му по контраразузнавателните задачи.

Срок: 30.XI.1969 год.
Отг.: ОР

2. Да се анализира работата на отделния агент при всеки

Из архивите на ДС

204

38
430

ОР, като оказалите се без качества и възможности бъдат предложени за изключване.

Срок: 30.XII.1969 год.
Отг.: ОР

3. Н-к отделението и зам. н-к отделението да окажат на място помощ на ОР - ... по вербовката, ръководството и възпитанието на агентурата, като за целта:

а/ Подп. Щилянов присъствува на по една контролна среща На всеки агент ръководен от ОР Василев и Петков.

б/ Подп. Атанасов - съответно при Паунов, Петков и Маринов.

Срок: 30.XII.1969 год.
Отг.: Щилянов и Атанасов

III. ОСНОВНА ЗАДАЧА - ПО СИГНАЛИТЕ

1. Да се анализират всички получени до сега данни по обект "анархиста" и се набележат допълнително задачи за срочното му приключване.

Срок: за анализа 15.VII.1969 год.
Срок: за изясняване сигнала 30.IX.69
Отг.: Н-К отдел и ОР Петков

2. Да се подработи план и проведат мероприятия по изясняване характера на връзките на обект "техника" и близките му

Срок: за плана 30.VII.1969 год.
Срок: за изпълн. мероприятията 30.IX.
Отг.: Н-к отделение и ОР

Из архивите на ДС

39
431

IV-та ОСНОВНА ЗАДАЧА - ПО ЗАНЯТИЯТА

1. Предварително да се направи проверка по картотеките по места за включените в занятията запасни. За целта ОР да бъде в течение на подготвителните работи по провеждане на занятието.

Срок: датата на занятието
Отг.: ОР

2. Преди отпочване на занятието ОР да представи план с мероприятия за обезпечаване на същото от чужди разузнавания и други вражески прояви.

Срок: датата на занятието
Отг.: ОР -

3. По време на съсредоточаване на войските и техниката където ще се проведе занятието, ОР отговарящ за поделението да бъде в района на същото.

Отг.: Н-к отделение и ОР - К.

Задачите на заинтересованите да се уведомят, ливаемите, като се изпълняват мероприятия за обезпечаване на обекта
05.07.69

Н-К IV-то ОТДЕЛЕНИЕ, VII ОТДЕЛ, II У-НИЕ ДС
Подполковник: Атанасов

Отг. в 3 екз.
№ 1 - Шилянов
№ 2 - Атанасов
№ 3 - Василев
№ 4 - Петков
№ 5 - Паунов
№ 6 - Попов
№ 7 - Маринов
Изп. Атанасов
Нап. Лазарова
4.VII.1969 год.

91
52

Строго секретно!
Екз. единствен

129 31.XII.68

Д О К Л А Д

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

V. Д
17.II.

ОТНОСНО: Стоящите задачи и обслужваните обекти от I-во районно отделение на отдел VII, II у-ние ДС. за 1968г. и деветмесечието на 1969г.

I. Какви задачи решава I Районно отделение:

1. Задачи за разкриване в обектите на обслужване по линия на ЖП транспорт агентурата, нелегалите и други лица използувани от противниковите разузнавателни служби. Предотвратяване и пресичане на шпионската им и друга подривна дейност.

а/ из числото на българските граждани;

б/ Из числото на техни граждани по време на пътуването с влаковете из страната ни, посещаващи по различни поводи наши обекти, а също и служители от чуждите представителства у нас.

в/ Чрез наши сили и средства събиране посредством чужденците интересуваща ни информация и даване наводки на други наши поделения. Подбор и вербовка на подходящи секретни сътрудник

г/ Използуване възможностите на наличните СС и осведомители за проникване в задграничните вражески разузнавателни центрове и такива провеждащи идеологическа диверсия за разузнаване на техните методи и форми на подривна дейност и пресичане същата. При възможност завързване и на оперативни игри.

2. Разкриване и пресичане подривната дейност, провеждана от страна на контрареволюционните и други престъпни елементи в обслужваните от нас обекти. Борба против идеологическата диверсия провеждана от наши и чужди граждани.

Из архивите на ДС

92
253

- Провеждане профилактични мероприятия по опазване на ЖП служители излизащи по различни поводи на Запад, от домогванията на империалистическите разузнавания.

- Предотвратяване случаи за измяна на родината от страна на ЖП служители, както из числото на пътуващите зад граница, така и останалите, а също и други наши граждани използуващи ЖП транспорт за тази цел.

3. Задачи по опазване на ДВ тайна в обектите на обслужване, осигуряване секретност и безопасност на специалните влакове превозващи отоpанителна и друга техника от този род.

Мерки за сигурност по партийни и правителствени влакове.

4. Работа по сигнали. Предотвратяване на диверсии - пожари и други остри форми на подривна дейност в ЖП транспорт. Разследване на произшествия подозирани като диверсионни актове.

5. Пресичане на контрабандни и валутни престъпления, извършвани от ЖП служители и други граждани използуващи транспорт

6. Оказване помощ на Окръжни у-ния по оперативни дела, сигнали, произшествия подозирани като диверсия и др.

II. <u>Какви обекти обслужва I Районно отделение?</u>

1. Софийското железопътно у-ние, гара София, наряда към същата, Подуене пътнишка, ЖП възел Подуене, Локомотивните депа, пътнишки и товарен вагонни райони, вагоноремонтни депа и ревизорските участъци към тях, градските ЖП бюро, дирекция на Автотрансп ред - град и културния дом на Транспортните работници.

2. Международните влакове, представителството на БДЖ в ДЮЖ и това на "Ли Кук" и агенцията на същото, трите ЖП бюфети и ресторант "Експрес".

3. ЖП завод "Г.Димитров", Предприятие за автоматизация и телемеханика /ПАТ/, областна Транспортна болница.

Из архивите на ДС

ДСО "Трансстрой" I-во и II-ро строителни у-ния, I-ва и II-ра, VI-та ЖП секции по поддържането, I-ва ел. секция с АТЦ и Енергосекция - Подуене.

Общия брой на работници, служители, инженерно-технически и друг персонал е 13,690 души.

От тях вражеския контингент наброява 266 души, от които на отчет се водят:

ДОП - 1
Оперативни преписки - 5
или всичко - 6

Наличния апарат е:

СС - 344 2 : 36 [illegible]
и ДВ - 116.

През 1968 г. и 9 месечието на 1969 г. са проведени:

срещи със СС - 856 от тях:
- в Н/К - 816 } = 856
- на открито 40

Получени сведения 739 от тях:

- сведения с оперативна стойност - 414
- сведения с информационен характер - 325 } = 739

Срещи без агентурни сведения 200
Контролни срещи 17.

По различно време през отчетния период не са били проведени срещи със 134 СС. Причините за това са били отиване в годишни отпуски на ОР или СС, поради служебна заетост и други от обективен и по-незначителен брой субективен характер.

Факта, че от 856 проведени срещи само 40 са на открито говори, че оперативния състав правилно е работил със СС, което му е позволило да осъществява над същите по-добро ръководство и възпитание.

Този извод се потвърждава и от получените сведения от 73 броя - 414 са с оперативна стойност и 325 с информационен характер

Из архивите на ДС

209

През 1968 г. е реализирана една ГАР "Меркавци" с трима души подготвящи се за измяна на родината. Обектите са задържани, проведено им е следствие при което данните са потвърдени. Същите бяха филтрирани.

Оперативна разработка "Хищника" беше свалена в архив поради това, че обекта тежко заболя, прие чуждо гражданство и си замина за Югославия. Разработката се водеше за шпионаж.

Оперативния състав е работил по над 31 сигнала и почти всички са изяснени. Чрез СС са получени 12 сигнала и от ДВ - 7, останалите 10 са от ДЗ и официални източници. По един от сигналит бе заведено дело по факта и по-късно лицето предадено на прокурор за да бъде съдено по линия на милицията.

По два сигнала - писане на вражески лозунги авторите бяха разкрити и публично разобличени. Това са: спирача Иван Манолов от ПДТ и втория Димитър Атанасов - уволнен от Транспорта.

Сигнала за нелегална организация не се потвърди. Установ се, че СС на Софийско у-ние ДС е лъгал поради лични отношения със засеченото лице.

Съвместно с Транспортна милиция или по отделно, през 1968 г. и 9 месечието на т.г. сме работили по 12 произшествия катастрофи, аварии, бракаж и други/, подозирани като диверсия или са били нанесени големи материални щети и човешки жертви.

Такива са: Катастрофата в Червен бряг - Оряхово на 1 май 1969 г.; катастрофата на Ромча 24.XI.1968 г.; гара Световръчане 10.III.1968 г. и други.

III. Работа по излизащите ЖП служители до капиталистически страни и идването на техни граждани до наши обекти.

По този въпрос виж таблица № 1
на страница5 към настоящия доклад.

Т А Б Л И Ц А №-1

Относно: ЖП служители посетили капиталистически и социалистически страни по служебен или частен път.

Оперативни работници	Представители на ДВ и СС на работа зад граница на I-ви ранг	Заемали на работа в кап. страни	Наши граждани посетили кап. страни						Кап. граждани посетили наши обекти		Приемали служебно от соц.стр.	Наши граждани посетили или посещавали соц.стр.						Дали мнение за ДВ и СС секр.	Обезпечени специалисти и учени лица	Изпратени на лечение
			По служебе	По частен път	Дали мнение	Без наше мнение	Профилактирани	Непрофилактирани	По служебе	По частен път		Служебно	По частен път	Дали мнение	Без мнение	Профилактирани	Непрофилактирани		сп.	правител
К.Андонов	-	2	80	80	160	-	127	35	80 - фр. фирми в Бел.	270 - конгрес еспе-рянто	4	250	50	50	250	50	250	20	15	-
П. Пешев	1 ДВ	8	7	75	90	-	45	45	4	-	30	40	300	40	300	110	230	14	2	-
Тр. Георгиев	1 ДВ 1 СС	31	2	5	38	-	11	27	-	-	-	17	14	20	11	20	11	31	7	8
Краев	-	3	3	7	13	-	6	7	7	-	25	55	50	41	64	49	56	-	-	-
П. Павлов	-	-	14	1	15	-	15	-	11	1	76	1	220	-	221	1	220	-	-	8
П. Цветков	-	-	-	1	1	-	-	1	-	-	-	77	180	77	180	77	180	-	-	-
	ДВ - 2 СС - 1	44	106	169	319	-	204	115	102	271	135	440	814	228	1026	307	947	65	24	16

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

Строго секретно!
Екз. единствен

51 25.11.72
3576

С П Р А В К А

ОТНОСНО: Подходящи места за устройване тайници в пътническите влакове.

I. Места за устройване тайници в купетата на пътническите вагони.

1. Седалките, които в повечето случаи могат да се повдигат нагоре или изтеглят напред. В много от тях има празни места, особено около пружините на тапицерията. Устройването може да стане лесно, чрез леко разшиване или изваждане на кабърки, но при условие, че в купето няма пътници. Най-удобно е в началните и крайни гари, във вагоноремонтните депа.

2. Калъфите на първокласните вагони - в ъглите на обратната страна, където не се опира главата на пътника. Устройването на такъв тайник може да стане и във време на движение,когато пътниците излязат за малко в коридора,до вагон ресторанта или тоалетната.

3. Тайници могат да бъдат устроени и зад картините и огледалата, в глобусите на ел. осветление, в говорителите на радиоуредбата, в електрическите ключове и около парното отопление на някой от вагоните. Обиктонено картините и огледалата са поставени на 4 винта, а глобусите се отварят с отверка или монета. Тук също е необходимо да няма пътници в купето.

4. Облегалките за ръце, които на някои от чуждестранните вагони се подменят много лесно, могат да служат за тайник, още повече, че самите те са кухи.

Из архивите на ДС

ПРИМЕРИ:

През есента на 1967 г. наш гражданин пътувал с влак 3 от Пловдив до Варшава в първокласно купе на полски вагон, движещ се по маршрут Варшава - Истанбул и обратно. На гара Будапеща в купето влязло лице, което без да обяснява каквото и да е, стремейки се да остави впечатление, че е унгарски ЖП служ тел - техник, разбудил един от дремещите пътници, който се бил облегнал на облегалката за ръце, отвил винта на същата и я подменил с друга, която носел в чантата си. Нашият гражданин, активен член на РМС, а сега на БКП веднага излязъл след него, но не го открил нито във влака, нито на гарата. За случая уведомихме полските и унгарски другари. От извършаната проверка се установи, че тези облегалки за ръце в полските "А" вагони действително се подменят с помоща на отверка или монета от 20 стотинки само за 10-15 сек., а вътре са кухи и могат да поберат както валута, така и шпионски материали. С цел прихващане и контролиране на тайник в същия вагон и същата облекалка, а също и на други от тази система бяха правени множество проверки.

212

През 1968 г. бяха открити и конфискувани два чехски пистолета укрити в югославски спален вагон между щора и дървената рамка на прозореца. Пътниците, югославски граждани, контрабандисти на оръжие са се качили в Прага, укрили пистолетите, но били задържани от унгарските власти и свалени от влака. Така пистолетите остават и са открити от кондуктора при пристигането на влака на гара София.

II. Места за устройване тайници в коридорите на пътническите влакове.

1. Глобусите на лампите в коридорите. Тайниците следва да се устройват и ползват в началните и крайни гари. По време на пътуването на влака и по междинните гари е много рисковано.

2. Тайник може да се устрои и в рамките на прозорците на някои конструкции вагони, което също е много рисковано, ако се прави по време на движение на влака.

Из архивите на ДС

213

3. Долапите и празните места в двата края на вагоните, където се намират таблата и ключовете на електр. осветление, крановете на внезапните спирачки и др. Някои от тези долапи са дълбоки до пода, а нагоре стигат до тавана.

4. Тайници могат да се устройват и около меховете и съединителните мостове, главно за еднократно ползване. Там обикновено транзитни пътници укриват оръжие и патрони.

5. Бункерите за въглища на спалните вагони, особено лятно време, когато не се ползват печките. В тях освен стоки, писма, сведения и др. предмети, могат да се укриват и хора. Такъв случай имаше през 1963 год, когато наш гражданин Фикри Реджебов Кейчев род. 19.IX.1935 г. с.ц Куйлен, Пловдивско се беше укрил на 30.IV.1963 г. в бункера за въглища на спален вагон № 2903 на вл. 5 с цел да избяга зад граница. Благодарение бдителността на ЖП служители, Кейчев е открит и задържан ~~още~~ на гара София.

III. Места за устройване тайници в тоалетните на пътническите вагони.

1. Глобусите на лампите, които се отварят посредством малка ключалка, състояща се от винтче със съвсем малки размери и цилиндрична глава.

2. Под извивката на тоалетното гърне от към стената на вагона. Там могат да се залепят по-леки материали посредством лепило, изолир банд или вакуумни капачки. Това място е удобно, защото трудно се открива, близко е до стената, прикрито е от капака на гърнето.

3. На някои от вагоните в тоалетните зад гърнето има ламаринена обшивка, която закрива тръбопроводните за въздух, пара и вода. На тази обшивка има малка вратичка. Същата се отваря с квадратен ключ или винт. В кухината около тръбите /от тавана до пода/ може да се поставят най-различни материали или да се устрои и замаскира тайник.

4. Тавана над тойлетната, за който обикновено има отвор, също може да се използва за укриване на шпионски и контрабендни материали, а в турските вагони и на хора. В минаващите през

Из архивите на ДС

страната австрийски вагони в състава на вл. 5 и 6 има отвор около лампата. Достатъчно е да се отвие глобуса, което става много лесно и да се постави или вземе материала.

5. Много удобно за тайник е и мястото под мивките в тоалетните. През 1964 г. в горната предна част на шкафчето под мивката на вагон № 17030 АВ на железниците на ГФР, движещ се от Мюнхен до Истанбул и обратно, беше намерен укрит пистолет "Броуниг".

На почти същото място, в австрийските АВ вагони, движещи се от Виена до Истанбул и обратно, лицето от София и негов съучастник от Австрия укриваха през 1962 и 1963 г. голямо количество стоки, пари, валути, писма и др., поставяйки ги в торбички заедно със силни магнити.

София, 24.II.1970 г.

Разузнавач II ст.,
майор

Отп. в 1 екз.
Изп. Павлов
Нап. Бабева
24.II.1970 г.

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

Строго секретно!
Екз. № 4

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

4949

С П Р А В К А

ОТНОСНО: проведената профилактична работа през 1968/69 г. от I Районно отделение на VII отдел, II Главно управление ДС.

1. През отчетния период профилактичната работа се е изразявала в провеждане негласни /чрез СС и осведомители/, мерки и ~~провеждане~~ официални беседи, излизане с доклади пред колективите от обслужваните обекти, проверки, разговори с отделни граждани /ЖП служители/, провеждане на оперативни мероприятия и извземване /при хващане/ на пропагандна литература посредством секретните сътрудници и други наши действия.

2. За пресичане идеологическата диверсия и друга подривна дейност, провеждана от наши и чужди граждани, повишаване революционната бдителност на трудещите се, работещи в ЖП обекти, обслужвани от нас, през 1968/69 г. са проведени 13 събрания, на които са изнесени доклади и беседи: В Софийското железопътно управление - 1 ; ЖП завод - 2; ПАТ - 1; Ел. и локомотивно депо София - 2; Гара ПДТ - 1; гара София и наряди - 5; и 1 на командирите на отрядите към транспорта и съобщенията. От така проведените събрания 6 от тях са пред отрядниците или са присъствували и отрядниците.

Общо са присъствували над 1200 души. Всички беседи и доклади са били посрещани с голям интерес от присъствуващите,

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

216

които са изявявали желание да им се изнасят такива и занапред, което сме и правили.

В резултат на проявена бдителност от страна на ЖП служителя МИРОН ГОСПОДИНОВ бе предотвратена измяна /бягство на Запад/ на трима души, укрили се в международните влакове. Открит контрабандна стока за 4 хиляди лева, също укрити във югославски курсов вагон. Предотвратено е разпространяването на стотици и хиляди най-различна антимарксическа, религиозна, порнографска и друга вредна литература, вестници и списания, която е откривана, събирана от транспортните служители и предавана на МВР за претопяване или изгаряне. Особено много такива материали бяха задържани по време на фестивала - 1968 г.

3/4. През 1968 г. бяхме сигнализирани от лице на работа към ЖП управление София, че ръководен работник от същото е установил контакт със служител на гръцкото посолство. Чрез доверени лица и СС, същият беше приведен на откровен разговор, който разказа подробно за характера на контактите си с въпросното посолство. Така се предотврати възможността дипломата да оплита в мрежата си нашия служител.

По време на XX международен есперантски конгрес на железничарите във Варна м. май 1968 г. се получи сигнал, че лицето , деломайстор от депо Русе търси контакти със западногерманци. От проведените оперативни мероприятия се установи чужденец с когото е установил контакт с цел да му предаде материали - документация и други на нови рационализации. Чрез СС е разколебан, а след това е проведена профилактична беседа с него. Предотвратено бе предаване на посочена документация.

6/7. Пак по време на посочения есперантски конгрес чрез СС бяха извзети десетки книги на испанските делегати, в които се хулеше СССР и се възхваляваше режима на Франко. Външното оформяне на споменатите книжки бе "туристическо".

Освен това през отчетния период е извзето от наши и чужд

граждани още:

- турска религиозна литература, пренесена до гара София с цел разпространението й сред наши граждани от турски произход - над 200 броя книжки, описващи начините при извършване на религиозни обряди;

- 32 грамофонни плочи, две от тях със записани молитви, а останалите с турски джазови и др. песни;

- порнографски списания, издавани в Швеция и предадени от турци на наши граждани и други списания от този род;

- два пистолета чехска "Зборовка", укрити във влака;

- 55 патрони 7.65 и 100-9 мм.

Под предлог, че са "забравени" във вагоните от съставите на международните влакове, са събирани от ЖП служители, отрядници и други граждани най-различни пропагандни материали и предавани на МВР за унищожаването им.

9/10 През 1968 г. /края на годината/ бяха задържани от Следственияо отдел на ДС лицата Трайчо Георгиев, Сашо Козарев и Димитър Георгиев, всички от с. Беласица - Благоевградско, безпартийни, зле настроени към Народната власт, водени на ДОП за това, че под влияние на югославски гражданин се подготвяха да изменят на Родината, т.е. да осъществят бягство зад граница. Пора ди това, че са от близки нам среди, бяха профилактирани и освободени.

За 24 часа беше задържан и филтриран Станислав Мадов Атанасов, род. 1920 г. локомотивен машинист ЖПЗ "Г.Димитров", безпартиен, зле настроен към Народната власт, за писане на злостн вражески лозунги по вагоните, На събрание за подобни прояви е разобличен спирача Иван Стойнов от ПДТ, а Димитър Атанасов Симеонов от II ЖП секция дисциплинарно уволнен.

Профилактирани са още 11 лица с предупредителни протоколи или с изброените по-горе общо 16 души. Не са получени данни за така филтрираните лица след това да повтарят подобни действия.

Из архивите на ДС

Из архивите на ДС

218

Освен това във връзка с извземането на литературата с вражеско съдържание, разпространявана от испанската есперантска делегация, същите бяха предупредени чрез Конгресния комитет да преустановят враждебната си дейност, тъй като в противен случай ще бъдат изгонени от страната, което те сториха.

12/13. На провежданите събрания, посочени в точка 2 са присъствували работници и служители, комсомолци, от профсъюзите комунисти и безпартийни, на които са изнасяни доклади и беседи във връзка със заостряне бдителността им, запознаване с формите и методите на подривна дейност провеждана срещу НРБ от страна на чуждите разузнавателни служби и други задгранични централи.

Провеждани са отделни събрания и с доброволните отряди на трудещите се от транспорта и съобщенията. Оказвали са ни помощ при дежурене на гара София и по-международните влакове. Помощ при установяване на връзки между чужденци и наши граждани, пресичане на ИД, контрабанда и др. дейност.

През 1968 г. във връзка с фестивала бяха изнесени беседи за повишаване бдителността пред ЖП служители при локомотивно и ел. депа София. В резултат на горното и взетите мерки, не се допуснаха провокации и др. прояви от страна на чехските младежи - фестивалци и новоосвободените африкански страни.

Така, проявявайки бдителност отрядника Костадин Аначков сигнализира милиционера, дежурящ на гара Септември, че от вл. 3 е слезнало неизвестно лице, имащо съмнително поведение. Проверката на същото установява, че пренася контрабандни стоки, което спомогна за разкриване на група контрабандисти от гр. Пловдив, свързани с въпросния пътник.

Получени са и други сигнали от ДЗ за вражески изказвания, подготовки за бяхство и др. Така арестуваните обекти от Благоевградско на работа в ЖПЗавод сигнала е получен от работника Христов.

Към гара София е формиран специализиран отряд, който

Из архивите на ДС

ни оказва помощ при наблюдение на международните влакове. Особено активно работи по враме на панаира, фестивала и национални празници.

14. С една не малка част от излизащите зад граница български граждани се провеждат профилактични беседи за запознаването им с подривната дейност на врага, относно поведението им и пр. Наред с индивидуалните беседи са провеждани и групови. Такива са случаите със служителите от ансамбъла при Културния дом на транспорта, посетили на два пъти Франция и есперантистите за XXI конгрес на ИФЕФ /1969 г./, общо 130 души. Съществени резултати, данни и сигнали от тях не са получени. Получени бяха сведения от Иван Маринов, чл. на БКП от ПАТ, посетил Франция, че е бил обработван от изменници на Родината да остане там, като са му обещавали 800 франка стипендия и устройване на работа.

За последните години общо са посетили западните страни Ж служители от обслужваните обекти по различни поводи над 319 души, профилактирани са били от нас 204 и не 115. Посетилите социалистическите страни /и Югославия/, общо 1254 души, от които профилактирани 307 души.

15. Извършени са официални проверки по опазване на ДТ тайна в обектите:-

- Специалния отдел при ЖП у-ние София;
- Специалното отделение на II строително у-ние София;
- Проверки в гарите Костенец, Столник, Г.Баня и Пионер по извозване на военните превози. Констатирани бяха някои нередности по недоброто съхранение на магазинните книги в гарите Пионер и Столник, неправилно завеждане на писма в съответните дневници и даване материали за ползуване извън читалнята при II строително управление. За констатираните нередности са дадени указания на място и уведомени ръководителите за вземане мерки и подобряване на работата по опазване на ДТ в обектите.

ЗАМ.Н-К ОТДЕЛ VII,II ГЛ.У-НИЕ ДС

16.III.1970 г. ПОЛКОВНИК

София

25

Препис СТРОГО СЕКРЕТНО!

МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ

ВТОРО ГЛАВНО УПРАВЛЕНИЕ НА ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ

Р. № 492 екз. № 1
24.09.86 г.

МВР-ВТОРО ГЛАВНО У-ЛЕНИЕ-ДС
Вх. № 32608 от 25 СЕП. 1986

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

СВЕДЕНИЕ

ОТНОСНО: Превоз на взривни материали през територията на НРБ за Турция.

под. 800-12
24.08.86 г.

Съобщава аг. (~~л. л.~~) ~~ЖЖЖ~~ "АЛЬОША" (псевдоним) Приел о.р. м-р Духалов
на отдел XII на 22.08.19 86 г. в ..... ч.
отделение ГКПП-КАЛОТИНА в ~~ЖЖЖЖ~~ на закрито "

На източника му правило впечатление, че между багажа на омнибусни вагони, в които има багаж и за България и Турция има натоварени взривни материали, които са под слаб контрол. По време на пътуването има възможност да бъдат свалени на територията на НРБ.

Такъв е случаят с вагон № 15038225 и тов. № 72465 от 19.08.1986 год., натоварен със 104 кг детонатори за Турция, адрес:

I.G.L. SEZAİ TURKEŞ
FEYZİ AKKAYA
CONS. CO. JOINTVENTURE
P.K. 18 YENİ LEVANT
ISTANBUL

"АЛЬОША"

СПРАВКА: Отнася се за вагони натоварени с разни стоки описани в една товарителница, от които една част е предназначена за НРБ.

ЗАДАЧИ: По сведението не са поставени.

МЕРОПРИЯТИЯ: Препис от сведението да се изпрати на под.72800-12.

07.10.86 г.
Размножено в 2 екз.
и изпратено. 04 к 11-а-ки

ВЯРНО!

МАЙОР: /Й.Духалов/

М.В.Р.
ДИРЕКЦИЯ НАР.МИЛИЦИЯ
ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ
СОФИЯ,2о IV 1947 год.

ДО ГОСПОДИН НАЧАЛНИКА
НА СЛУЖБА "ТРАНСПОРТИ"
Т У К.

Д О К Л А Д.

ОТ СТОЯН ДЕНКОВ СТОЯНОВ,ЗАВУДЮЩ
СЛУЖБА "ТРАНСПОРТИ" ОБЛАСТ СОФИЯ.

ГОСПОДИН НАЧАЛНИК,

ДОНАСЯМ ВИ ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА Ж.П.,АВТОМОБИЛНИЯ И ТРАМВАЙНИЯ ТРАНСПОРТ В ОБЛАСТА ЗА ВРЕМЕТО ОТ 1 АПРИЛ ДО 3о АПРИЛ 1947 ГОД

I.С А Б О Т А Ж И.

САБОТАЖИ И ВРЕДИТЕЛСКА ДЕЙНОСТ Е ЗАБЕЛЯЗАНА В СЛЕДНИТЕ ОБЕКТИ:

ГАРА СОФИЯ-НА 15 Т.М.ВЕЧЕРТА НИКОЛА И.СТОЙЧКОВ ГЛ.МАНЕВРИСТ III-ТА СМЯНА НА ИСТОЧНИЯ РАЙОН НЕ Е ПОЗВОЛИЛ НА 4-ТА МАНЕВРА ДА ПОМОГНЕ НА 5-ТА В СРЕДНИЯ РАЙОН,КОЕТО Е ЩЯЛО ДА ОТНЕМЕ 1о-15 МИНУТИ.И ПО ТОЗИ НАЧИН Е ЗАБАВИЛ РАЗКОМПОЗИРВАНЕТО НА СТОЯЩИЯ ТОВАРЕН ВЛАК.

НИКОЛА И.СТОЙЧКОВ МАНЕВРИСТА СЕ ПОЛЗВА КАТО ЯВЕН ОПОЗИЦИОНЕР,ВЪПРЕКИ,ЧЕ Е ЧЛ. НА Б.З.Н.С.ЗА СЛУЧАЯ СЕ ВОДИ СЛУЖЕБНА АНКЕТА.ДЕЖУРНИЯ РЪК.ДВИЖЕНИЕ НА ИСТОЧНИЯ РАЙОН ХРИСТО СТ.ХРИСТОВ НА 16 III Е НАМЕЛЕН ОТ ПОМ.НАЧАЛНИКА НА ГАРАТА Т.ИВАНОВ ДА СПИ А ГО Е ЗАМЕСТВАЛ ЕДИН НЕ ОПИТЕН РАБОТНИК.СЪЩИЯ ХРИСТОВ НА 27 III Е ДАЛ НЕПРАВИЛНО ПЪТ НА 13-ТА МАНЕВРА ОТ СТ.ГАРА,БЛОКИРАЛ Е ЦЯЛОТО МАНЕВРЕНО ПАЛЕ И Е СПЪНАЛ РЕДОВНОТО ДВИЖЕНИЕ НА МАНЕВРИТЕ.ЗА НЕГО ИМАМЕ ИЗОБИЛНО СВЕДЕНИЯ ЗА ПРОЯВЕНА ВРЕДИТЕЛСКА ДЕЙНОСТ И ПРОТИВО О.Ф. АГИТАЦИЙ В МИНАЛОТО ДОКАЗАН ФАШИСТ,А СЕГА ПРЕКРИТ ОПОЗИЦИОНЕР.

ПРИЛАГАМ ДВЕ ДОНЕСЕНИЯ ЗА ГОРНИТЕ СЛУЧАЙ №1 И № 2.

ГАРА ПОДУЕНЕ-ПРЕЗ НАСТОЯЩИЯ МЕСЕЦ ИМА НЕКОЛКО ПУСКАНИЯ ВЛАК СРЕЩУ ВЛАК-НАПРИМЕР: НА 21 МАРТ Е ПУСТНАТ ЛОКОМОТИВ № 1617 ВМЕСТО ЗА СОФИЯ В ГЛУХА ЛИНИЯ И РАЗБИЛ ДВА ВАГОНА.ВИНОВНИК СТРЕЛОЧНИКА-ФИЛИП Б.ПЪРВАНОВ И МАШИНИСТА СТЕФАН Б.ГЪРБЕВ.НАКАЗАНИ СЛУЖЕБНО С ГЛОБА.

НА 3 IV 47 ГОД. 1о-ТА МАНЕВРА ВЛЕЗНАЛА ПОГРЕШНО В 4-ТА ЛИНИЯ СРЕЩУ ВЛАК № 54о ЩЕТИ НЯМА.ВИНОВЕН МАНЕВРИСТА ИВАН АНГЕЛОВ КОИТО ВЪЗЛОЖИЛ СВОЯ РАБОТА НА ДРУГ СЛУЖИТЕЛ НЕОПИТЕН.НАКАЗАН С ГЛОБА. НА 7 IV 1947 ГОД.ВЛАК № 2811 ВЛИЗА В I-ВА ЛИНИЯ ВМЕСТО В III-ТА .ВИНОВЕН СТРЕЛОЧНИКА ЦВЕТАН З.МИЛЕВ.НА 16 IV 1947 ГОД. ВЛАК № 557 ПУСНАТ СРЕЩУ МАНЕВРА № 14 УДАРА ИЗБЕГНАТ И ЩЕТИ НЯМА ВИНОВЕН СТРЕЛОЧНИКА СТАНИМИР БОНЕВ ТОРБЕВ.

ГАРА ЗАХАРНА ФАБРИКА-НАЧАЛНИК ГАРАТА ИВАН П.МАНОВ ПОНИЖЕН ОТ ГАРА ЧЕРВ.БРЕГ.ПОРАДИ НЕБРЕЖНО ГЛЕДАНЕ НА СЛУЖЕБНИТЕ СИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ.СПЪВА НАВРЕМЕНОТО РАЗТОВАРВАНЕ НА ВАГОНИТЕ И УДЪЛЖАВА ВРЕМЕПРЕСТОЯ ИМ.НЕ ВЗЕМА НИКАКВИ МЕРКИ ПРОТИВ РАЗПЛОМБИРВАНИЯ НА ТОВАРНИ ВАГОНИ И КРАЖБИ.СЪЩИЯТ Е ОТЯВЛЕН ОПОЗИЦИОНЕР.

ПОДЪРЖАНЕТО-НАДЗИРАТЕЛЯ НА IV ЧЕТА СТОЙМЕН ГЕЛЕВ ДОКАЗАН ОПОЗИЦИОНЕР ПОСТОЯНО РАЗМЕСТВА ЧЕТАТА СИ ОТ ЕДНО МЯСТО НА ДРУГО ВРЪЩА СЕ ПОВТОРНО НА РАБОТЕНИ ВЕЧЕ ОБЕКТИ.ПУСКА РАБОТНИЦИ НА ОТПУСКА,А ГИ ВОДИ НА РАБОТА КАКЪВТО Е СЛУЧАЯ С МАРКО СИМОВ ОПОЗИЦИОНЕР.

ВАГОНА СЛУЖБА-ИМА СЛУЧАЙ ДОРИ И СИСТЕМА ОТ НЯКОИ ВЛАКОВИ НАДЗОРНИЦИ ДА НЕ ЖЕЛАЯТ ДА СМАЗВАТ БУКСТИТЕ НА ВАГОНИТЕ,ТЪИ КАТО ПРЕДИ Е ИМАЛО СПЕЦИАЛНИ СМАЗВАЧИ,НО СЕГА СЪКРАТЕНИ.ПРЕДСТАВЕНИ СА 7 ДУШИ ВЛАКОВИ НАДЗОРНИЦИ ЗА ГЛОБИ И УВОЛНЕНИЯ.ТИЯ СЛУЖИТЕЛИ СА Е В ПОВЕЧЕТО ЧЛЕНОВЕ НА Р.П./К/

Из архивите на ДС

ТЕХНИЧЕСКА СЛУЖБА-В ОТДЕЛЕНИЕ ОСИГУРИТЕЛНИ ИНСТАЛАЦИЙ ИМА ДОСТ НЕРЕДНОСТИ,КАТО ИНСТАЛИРАНЕ НА ИНСТАЛАЦИЙ И СЛЕД ТОВА ПРИ ПУСКАНЕ НА Т ТОКА ИЗГАРЯТ.КАТО ОТГОВОРЕН ЗА ТЕЗИ ДЕЙСТВИЯ Е ВАСИЛ ПАЛАТОВ-РЕВИЗЬОР. СЛУЧАЯ В МОМЕНТА СЕ ПРОУЧВА.

ГЛАВНА Ж.П.РАБОТИЛНИЦА-НАЧАЛНИКА НА ЛАБОТИЛНИЦАНА ИНЖ.ДУДУНКОВ ПРЕЗ ТОЗИ МЕСЕЦ БОЛЕДУВА ПОВЕЧЕ ОТ 10 ДНИ,ИМАМ СЛАБИ СВЕДЕНИЯ,ЧЕ НАРОЧНО СЕ ПРАВИ НА БОЛЕН С ЦЕЛ ДА СЕ УВОЛНИ,ПОНЕЖЕ СРЕЩАЛ ТРУДНОСТИ ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЯ НА СТОП.ПЛАН,КОИТО МУ СЪЗДАВАЛ ГОЛЕМО ГЛАВОБОЛИЕ.ПРЕД ЕДНА НАША СЛУЧАЙНА ИНФОРМАТОРКА Е ЗАЯВИЛ ПО АДРЕС НА КОМУНИСТИТЕ"С ТИЯ ДЕБЕЛИ ГЛАВИ НЕ МОЖЕ ДА СЕ РАБОТИ"

НАЧАЛНИК СТРУГАРНИЯ ОТДЕЛ ИНЖ.ПЕТКОВ.ОТ ДОНЕСЕНИЯ СЕ УСТАНОВЯВА,ЧЕ СЕ ДЕЗЕИНТЕРЕСИРАЛ ОТ ДАВАНЕ ДОБРО РЪКОВОДСТВО,ТЛАСКАНЕ РАБОТАТА НАПРЕД,С КОЕТО СПЪВА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА СТОП.ПЛАН.СЪЩИЯ Е ФАШИЗИРАН ЕЛЕМЕНТ КАКТО ПРЕДИ 9 ТАКА И СЕГА.В ПРЕГОВОРИ Е С НАЧАЛНИКА ДУДУНКОВ ЗА ДА СТАНЕ НЕГОВ ПРЪВ ПОМОЩНИК.

КЪМ 25 Т.М.В ТЪРБАРНОТО ОТДЕЛЕНИЕ НАМЕРЕН ПОЛУЗАРИТ В ПЕПЕЛТА КАПСУЛ ОТ БОМБА,КОИТО Е МОЖЕЛ ДА ПРЕДИЗВИКА ЕКСПЛОЗИ ПРИ УДАР ОТ ТЯЖАС

В НАЧАЛОТО НА М.АПРИЛ ПО З/Д НА НАЧАЛНИКА ДУДУНКОВ РАБОТНИЦИТЕ ПУСКАТ ДВЕ "ХОБЕЛ" МАШИНИ НА ПО-БРЪЗ ХОД.РАБОТНИЦИТЕ ВЪЗРАЗЯВАТ,ЧЕ ТОВА Е НЕВЪЗМОЖНО ЩЕ СЕ ПОВРЕДАТ МАЩИНИТЕ,НО Н-КА ЗАПОВЕДВА"НЕКА СЕ СЧУПАТ" И ДЕИСТВИТЕЛНО МАШИНИТЕ СЕ СЧУПВАТ. ЕДНАТА СЛЕД ЕДНА СЕДМИЦА БИВА ПОПРАВЕНА А ДРУГАТА ОЩЕ НЕ Е В ДВИЖЕНИЕ.

II.А Г И Т А Ц И.

ГАРА СОФИЯ-СЛУЖИТЕЛА ГРИГОР СТ.МИТРЕВ ЧЛ.НА Б.З.Н.С. ОББОВ ПСУВАЛ ДР.ГЕОРГИ ДИМИТРОВ И КАЗАЛ,ЧЕ ТОЙ НИ ПРОДАЛ НА РУСНАЦИТЕ. ПРОТИВОРУСКА АГИТАЦИЯ Е РАЗВИТА ОТ ВАГОНООПИСВАЧА МИНКО П.САМУЙЛСКИ, СТРЕЛОЧНИКА ГЕОРГИ ЦЕНОВ МАГЕРСКИ И МАНИВРИСТА НИКОЛА ПАВЛОВ,ПУСКАЛИ СЛУХОВЕ В ПОЛЗА НА Н.ПЕТКОВ ,ЗА АНГЛИЯ СРЕЩУ ГРЪЦКИТЕ ПАРТИЗАНИ И ЮГОСЛАВИЯ.

ЗАХАРНА ФАБРИКА-Е РАЗВИТА ПРОТИВО О.Ф.АГИТАЦИЯ ОТ СТОИМЕН ГЕЛЕВ ПРОТИВ УДАРНИЧЕСТВОТО.ОТ ИВАН НИКОЛОВ СТАНОВ ПО-МЕЖДУ ДРУГОТО Е КАЗАЛ ПРИ ЕДИН ПРЕВРАТ НИЕ СЕ ЗНАЕМ КОИ СМЕ ДОВЕРЕНИТЕ ХОРА,ТОВА ЩЕЛО ДА СТАНЕ СЛЕД ОТИВАНЕТО НА РУСКИТЕ ВОЙСКИ.АСЕН НИКОЛОВ ЧУЛБАДЖИЙСКИ ИЗПОЛЗВА ВЪГЛИЩНАТА КРИЗА ЗА АГИТАЦИЯ СРЕЩУ КОМУНИСТИТЕ.

ВАГОННА СЛУЖБА-ПРОТИВО О.Ф. АГИТАЦИЯ Е РАЗВИТА ОТ ДИМИТЪР ИЛКОВ,СТОЯН М.СТОЯНОВ,МАРА ПАНТАЛЕЕВА И ДЕЛОВОДИТЕЛЯ ТОДОР ВАСИЛЕВ.

ПОДЪРЖАВЕ-НАДЗИРАТЕЛЯ БОРИС ХРИСТОВ Е РАЗПРОСТРАНИЛ СЛУХОВЕ ПРОТИВ О.Ф.ВЛАСТ И О.Р.П.С.ЧЕ О.Р.П.С.БИЛ ВИНОВЕН ЗА ТЕЖКОТО ПОЛОЖЕНИЕ НА РАБОТНИЦИТЕ И ДР.

ГАРА ПОДУЕНЕ-ПОРТИЕРА СПОС ИЛИЕВ МИТЕВ РАЗПРОСТРАНЯВА СЛУХОВЕ,ЧЕ ДР.ГЕОРГИ ДИМИТРОВ ПО НИЩО НЕ СЕ РАЗЛИЧАВА ОТ ЦАР БОРИС,ЖИВЕЕ В ДВОРЦИ ИМАЛ КОЛИ,ПРАВЕЛ БАНКЕТИ И ДР.СЪЩИЯТ Е ОТЯВЛЕН ОПОЗИЦИОНЕР.

ГАРА МАЛ.БЪРЗИНА-СЛУХОВЕ СЕ ПУСКАТ ГЛАВНО ОТ МАНЕВРЕНИЯ ПЕРСОНАЛ;КАТО:ИВАН ТОДОРОВ СТРЕЛОЧНИК, И ИВАН ВИТАНОВ МАНЕВРИСТ И ДВАМАТА ОПОЗИЦИОНЕРИ РАЗПРОСТРАНЯВАТ СЛУХОВЕ,ЧЕ ЩОМ,КАТО СИ ОТИДАТ РУСКИТЕ ВОЙСКИ,ТУК ЩЯЛО ДА СТАНЕ КАКТО В ГЪРЦИЯ И ПЕРСОНАЛА ТРЯБВАЛО ДА БЪДЕ НА ЩРЕК.

ГЛАВНА Ж.П.РАБОТИЛНИЦА-АГИТАЦИЯ ЗА ОТБЕЛЯЗВАНЕ ОТ ВРАЖЕСКИ ХАРАКТЕР ЗА СЕГА НЯМА.ИМА НЕРЕДНОСТИ В ПАРТИЙНАТА ОРГАНИЗАЦИЯ,КАТО ДЕЛО НА ЗАГНЕЗДИЛИ СЕ АНАРХИСТИ В НЕЯ,С ЦЕЛ ДА Я РАЗЛАГАТ.ТАКЪВ Е СЛУЧАЯ С КОВАЧА КАРЛОВЕЦА,КОИТО Е ЧЛЕН НА Р.П./К/,НО МЕЖДУ ДОВЕРЕНИ ХОРА ОТ ПАРТИЯТА И ДР.РАЗПРОСТРАНЯВА ИНФОРМАЦИОНИЯ БЮЛЕТИН НА АНАРХОСИНДИКАЛИСТИТЕ.ПРИЛАГАМ БЮЛЕТИНА,КОИТО ПРОДАДЕН НА МОЙ ИНФОРМАТОР.ПОРАДИ НЯКОИ ПРИЧИНИ,КОИТО ЩЕ ИЗТЪКНА ПО-ДОЛУ СМЯТАМ,ЧЕ ПОСТИГАТ ИЗВЕСТНИ РЕЗУЛТАТИ АГИТАЦИЙТЕ НА АНАРХИСТИТЕ В ПАРТ.ОРГАНИЗАЦИЙ.

III.Т Р У Д О В А Т А-Д И С Ц И П Л И Н А.

Из архивите на ДС

III.ТРУДОВАТА ДИСЦИПЛИНА

ОБЩО ВЗЕТО НЕ Е ЛОША,СЪВСЕМ НЕ Е НА НУЖДНАТА ВИСОТА,ВЪПРЕКИ,ЧЕ ЗА СЕГА НЯМАМ ДАНИ ЗА ОСОБЕНО ЛОШИ ПРОЯВИ,КАТО ИЗКЛЮЧИШЕ НЕ ДИСЦИПЛИНИРАНОСТА НА СЛУЖИТЕЛИТЕ ОТ МАНЕВРЕНАТА СЛУЖБА ПРИ ГАРА ПОДУЕНЕ ЗА ПУСКАНЕ ВЛАКОВЕ В ГЛУХИ ЛИНИЙ И СРЕЩУ МАНЕВРИ,ОТБЕЛЯЗАНИ В ПУНКТ I-И САБОТАЖИ.НАПРОТИВ БЕЗПРИЧИНИТЕ ОТСЪСТВИЯ НА ЛОКОМОТИВНИТЕ МАШИНИСТИ КОИТО ИМАШЕ В ГОЛЯМА СТЕПЕН ПРИЗ ЯНУАРИ И ФЕВРУАРИ СА НАМАЛЕНИ ИЗВАРЕДНО МНОГО.

IV.СЪРЕВНУВАНИЕ И ПРОИЗВОДСТВО.

ЗА РАЗЛИКА ОТ МИНАЛАТА ГОДИНА И ПЪРВИТЕ МЕСЕЦИ НА ТАЗИ ГОДИНА ПРОИЗВОДСТНОТО СЕ ПОКАЧИЛО ДОСТА МНОГО.ТОВА СЕ ДЪЛЖИ ГЛАВНО НА ЗАПЛАЩАНЕ НА НАДНОРМЕНОТО ПРОИЗВОДСТВО.ИЛИ НА ЖЕЛЕЗНИЧАРСКИ ЕЗИК УВЕЛИЧЕНИЕ./ПРОЦЕНТНОТО ВЪЗНАГРАЖДЕНИЕ/ ТУК ОБАЧЕ ИМА ЕДНО НЕЩО НА КОЕТО ЗАСЛУЖАВА ДА СЕ ОБЪРНЕ ВНИМАНИЕ И КОЕТО В НЯКОИ СЛУЧАЙ ДРАЗНИ РАБОТНИЦИТЕ.НАПРИМЕР НЯКОИ МАИСТОРИ ПИШАТ ИЗРАБОТЕНА РАБОТА В ПОВЕЧЕ ОТ НЯКОИ РАБОТНИЦИ НА ДРУГ БЛИЗАК НЕГОВ,КОИТО ВЪОБЩЕ НОРМАТА НЕ Е ДОСТИГАЛ,НО ТОВАСЕ ОТБЯГВА ПОНЕЖЕРАБОТНИЦИТЕ ПРАВЯТ КОНТРОЛА ВЕЧЕ.ПО ОПАСНО Е ЕДНО ДРУГО ЯВЛЕНИЕ,ЧЕ НА МНОГО СЕКТОРИ НОРМИТЕ НЕ СА ОПРЕДЕЛЕНИ ПРАВИЛНО,СЪВЕСТНО,А НАРОЧНО СЕ Е ДАЛО ВЪЗМОЖНОСТ РАБОТНИЦИТЕ ДА МОГАТ ДА СИ ИЗКАРВАТ ГОЛЯМ ПРОЦЕНТ ТОВА Е В ПОЛЗА НА НЕСЪВЕСТНИ РАБОТНИЦИ.ДОРИ И НА ПАРТИЙЦИ ИМ ХАРЕСВА,НО ЗА АДМИНИСТРАЦИЯТА И ПРОИЗВОДСТВОТО НЕ Е В ПОЛЗА; ПРАВЯТ СЕ КОРУПЦИЙ.ПРОИЗВОДСТВОТО Е ПОВИШЕНО НО В ГОЛЯМАТА СИ ЧАСТ В ОСНОВАТА НА ЗАПЛАЩАНЕТО,А НЕ В НА СЪЗНАТЕЛНО СЪРЕВНУВАВАНЕ.ЗА СЪСТОЯНИЕТО В СОФИЯ ПО Ж.П.ВЕДОМСТВО ПРИЛАГАМ ОТЧЕТА.

V.СЪЮЗНИЦИТЕ.

ЗА СЪЮЗНИЦИТЕ ГЛАВНО Б.З.Н.С.И ДРУГИТЕ НЕЩО ОСОБЕНО НЕ МОЖЕ ДА СЕ КАЖЕ,ТЪЙ КАТО СВЕДЕНИЯТА НИ СА ИЗВАРЕДНО МНОГО СЛАБИ,НО ЕДНО Е ЯСНО ОТ МАЛКОТО СВЕДЕНИЕ КОЕТО ИМАМЕ,ЧЕ ВСИ ОЩЕ СА ГОТОВИ ДА ВОДЯТ ВОЙНА С КОМУНИСТИТЕ ГЛАВНО ЗА КОМАНДНИ ПОСТОВЕ.ВСЕ ОЩЕ СЕ ГОВОРИ ПО ТОЗИ ВЪПРОС ДА МИНАТ В НАСТЪПЛЕНИЕ.В ПРОИЗВОДСТВОТО РАБОТЯТ НЕ С ГОЛЯМО ЖЕЛАНИЕ.ПО СЪРЕВНУВАНИЕТО ХИЧ ГИ НЯМА.

VI.ДУХЪТ НА РАБОТНИЦИТЕ.

ОТНОШЕНИЕТО НА РАБ. И СЛУЖИЩИТЕ КЪМ О.Ф. ПРАВИТЕЛСТВО Е В АБСОЛЮТНО БОЛШИНСТВО С ПОЛОЖЕНИЕТО ДУХЪТ Е ДОБЪР.И НАРЕД С ТРУДНОСТИТЕ И ЛИПСА НА ХРАНИТЕЛНИ ПРОДУКТИ,ДРЕХИ,КВАРТИРИ ВЯРВАТ,ЧЕ НЕ Е ДАЛЕЧ ДЕНЪТ КОГАТО И ТОВА ЩЕ ИЗЧЕЗНЕ.ЗА ОТБЕЛЯЗВАНЕ Е ФАКТА ЗА ДУХА НА РАБОТНИЦИТЕ В ГЛ.Ж.П.РАБОТИЛНИЦА,КОИТО НЕ Е НА НУЖДНАТА ВИСОТА.ДОРИ УПАДЪЧЕН СЛЕД СМЯНАТА НА БИВШИЯ НАЧАЛНИК НА РАБОТИЛНИЦАТА ИНЖ.МИХАЙЛОВ КОИТО БЕШЕ ЗАВЛАДЕЛ СЪРДЦАТА НА РАБОТНИЦИТЕ И ИЗВАРАШЕ ГРОЗА НА НАЧАЛНИК КОИТО В МИНАЛОТО ГИ Е ТОРМОЗЕЛ ИНЖ.ДУДУНКОВ РАБОТНИЦИТЕ НЯМАТ НЕОБХОДИМОТО НАСТРОЕНИЕ И ДУХ.ГЛАВНАТА ДИРЕКЦИЯ ИЗХОЖДАШЕ ОТ СЪОБРАЖЕНИЕ,ЧЕ НОВИЯ НАЧАЛНИК ЩЕ ПОВИШИ ПРОИЗВОДСТВОТО И ЧЕ ЩЕ ГО ОБИКНАТ РАБОТНИЦИТЕ,НО ТОВА НЕ СТАВА.

НАЧИНЪТ ПО КОИТО ПРОВЕДОХА ОТГОВОРНИТЕ ФАКТОРИ ОТ ГЛ.ДИР.НА Б.Д.Ж.ТАЗИ ПРОМЯНА,ОБГРАЖДАНЕТО НА ТОЗИ НАЧАЛНИК С АНТУРАЖ,ВСЕ НЕГОВИ ДОВЕРЕНИ ОТ МИНАЛОТО ФАШИЗИРАНИ ЕЛЕМЕНТИ,КОИТО СА ТОРМОЗЕЛИ РАБОТНИЦИТЕ С СВОЙТЕ ДОНОСНИЧЕСТВА.ПРАЩАНЕТО НА УВОЛНЕНИ,КАТО ФАШИСТИ РАБОТНИЦИ НА РАБОТА В Ж.П.РАБОТИЛНИЦА БЕЗ ДА СА ЗАМЕНИМИ С ДРУГИ ЧЕСТНИ РАБОТНИЦИ И ДОКАЗАНИ СПЕЦИАЛИСТИ ОБЕЗВЕРИХА РАБОТНИЦИТЕ В ГОЛЕМОТО СИ БОЛШЕНСТВО.ПАРТИЙНАТА ОРГАНИЗАЦИЯ СЕ ОТНАСЯ С НЕДОВЕРИЕ КЪМ СВОИТЕ РЪКОВОДИТЕЛИ ОТ РАЙОНИЯ КОМИТЕТ И ГЛ.ДИРЕКЦИЯ ГЛАВНО СРЕЩУ ГР.ВЪРБАНОВ И ИНЖ.КОЛБАКОВ.ПУСКАТ СЛУХОВЕ И СРЕЩУ ГЛ.ДИРЕКТОР ГЕНЕРАЛ МАРКОВ.ЗА ТОВА НЕДОВЕРИЕ КЪМ ГОРНИТЕ ОРГАНИЗАЦИОННИ И В СЛАБА ДОЗА СРЕЩУ Ц.К. НА ПАРТИЯТА.ЗАУНИЛОСТА КЪМ СРЕДАТА НА М.АПРИЛ ИДВА СПИЦЯЛНА АНКЕТНА КОМИСИЯ ОТ Ц.К. НА ЧЕЛО С ДР. Голочанов ДА АНКЕТИРА

Из архивите на ДС

ТОВА УНИЛО НАСТРОЕНИЕ И БЕЗВЕРИЕ.

VII.Т Р А М В А Й Т Е.

ВРЕДИТЕЛСТВО ОТ ХАРАКТЕР НА СЪЗНАТЕЛЕН САБОТАЖ НЕ СА ОТБЕЛЕЗАНИ.ДО КОЛКОТО ИМА ТАКИВА ТО ТЕ СЕ ДЪЛЖАТ НА НЕ ОПИТНОСТА НА НОВИЯ ПЕРСОНАЛ КОНДУКТОРИ И ВАТМАНИ КОИТО НЕ СЪЗНАТЕЛНО СПЪВАТ РАБОТИТЕ. ЕДИНСТВЕНИЯ СЕКТОР КЪДЕТО РАБОТИТЕ НЕ ВЪРВЯТ ДОБРЕ ТОВА Е АВТОРЕМОНТНОТО ОТДЕЛЕНИЕ,ПОРАДИ ЛИПСА НА РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ.МАЛКО ПОВЕЧЕ ГРИЖИ СЕ НАЛАГА ОТГОВОРНИТЕ ФАКТОРИ ДА ВЗЕМАТ И СЕ НАБАВЯТ НЕОБХОДИМИТЕ ЧАСТИ.ТРУДОВАТА ДИСЦИПЛИНА ОБЩО ВЗЕТО Е ЗАДОВОЛИТЕЛНА.СЪРЕВНОВАНИЕТ /ПРЕДМАИСКО/ СЕ ОТЛИЧИХА ОКОЛО СТО ДУШИ,ТО БЕШЕ ПРОВЕДЕНО ДОБРЕ. ПРОИЗВОДСТВОТО Е УВЕЛИЧЕНО С 40 %. АГИТАЦИИ ОТ ОСОБЕНА ВАЖНОС ЗА ОТБЕЛЯЗВАНЕ НЯМА.

VIII. А В Т О П Р Е В О З А.

ЗА АВТО ПРЕВОЗА СВЕДЕНИЯТА НИ СА СЛАБИ.ПРИЛАГАМ РАПОРТА НА РАЗУЗНОВАЧА.

Строго поверително! 84

Варна

О Т Ч Е Т

За агентурно-оперативната работа на отделение 3-III-то по линия на автотранспорта за 1985 година

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

I.ОПЕРАТИВНА ОБСТАНОВКА.

В обслужваните обекти по автотранспорта работят общо 738 служители и работници,От тях установени 73 вражески настроени елементи.През отчетният период по линия на автотранспорта са отбелязани случаи на извършени некачествени ремонти на колите в авторемонтната работилница в гр.Сталин.Така например - на 20.XII.т.г.кола № 12-77 марка"Чепел"на клон УАТ-Ямурдаг,при ремонта не е нашластен бенедикса -венеца на мотора,който бил износен и тогава да се постави.Колата е рекламирана.Виновен е за случая Никола Наумов - член на БКП,който не е проконтролирал ремонта на колата.

На същата кола се счупва мотовилка,която е поставена при ремонта.От разследването се установи,че същата част е била технически неиздържана.

На 21.XII.т.г.кола № 05-34"Чепел" при ремонта е допустато не добро оплътняване главата на мотора,което е станало причина,да пропуска вода в маслото на картера.Случаят не е разследван.

Лошокачествените ремонти се дължат до известна степен и на това,че за колите"Чепел" и"Шкода"няма оригинални части,а се поставят такива от наше производство.В някои от тях се срещат пукнатини и пупли в буталата,разлика в размерите на запчатките за картера и диференциала,като в такова състояние се поставят,какъвто е случая с мотовилката на кола № 12-77.

През месец октомври т.г.е откомандирован от София инженер Атанасов -М-во на Промишлеността,бивш началник клон УАТ-Котел,свален по несправяне с работата.Същият е изпратен с цел - да подобри работата и изпълни годишният план на авторемонтната работилница.

Из архивите на ДС

Благодарение бързото отремонтиране на колите, с оглед изпълнението на плана, са допустнати лошокачествени ремонти. За месец ноември и декември има рекламирани около 20 коли от различни клонове на УАТ.

Допустна се изгарянето на едно ремарке от Филион Борисов-шофьор, обект на ИД-дубликат, за това, че има брат изменик на Родината. На 11.X.т.г. с кола 22-68 същият е пренасял мазут от Шабла за Сталин. Връщайки се към 1.30 часа през нощта при спирка "Почивка" колата спира поради спукване ~~поради спукване~~ на двете десни гуми на ремаркето, които са били загрети до състояние на запалване. Понеже е нямал крик да смени същите, остава ремаркето и заминава. След неговото заминаване не става запалването и изгаря, като по една случайност не се е запалил мазута в цистерната. Пожара е локализиран от ППС.

Проведено беше следствие, обаче причината за запалването на ремаркето не бе изяснена. Насочена е агентура за установяване на истинските причини, за запалване на същото.

От агентурно донесение на агент "Сандо" се вижда, че при водения разговор между него, обекта и шофьора Михаил Иванов, когато става въпрос за изгорялото ремарке, Иванов казал, че той обърнал едно пълно ремарке, Филион Борисов-обекта запалил друго и т.н. На въпроса на агента няма ли да се търси отговорност, обекта е казал, че това не можело да се докаже. Към обекта са насочени сс. "Добруджански" и "Сандо".

През годината не достатъчно внимание се е обръщало по разследване на случаите с лошокачествените ремонти и същите не са изяснявани по агентурен път, тъй като такава е липсвала в моторното отделение на работилницата, благодарение на което не може да се даде ясна преценка, дали това е дело на врага, или технически дефекти.

От получените агентурни донесения от агент "Добруджански", "Сандо" и "Тритон" се вижда, че лицата водещи се на оперативен отчет развиват вражеска агитация за скорошното падане на правителството и недоверие към неговите ръководители.

От агентурното донесение на агент "Добруджански" - 29.IX. 1955 год. се вижда, че шофьора Пенчо Илиев Пенчев-собственик в СУАТ, се е изказал какво, че България щяла да бъде приета в ООН, само когато то Славчо Трънски станел М-р председател. Същият е проучен и се води на списъчен отчет.

Из архивите на ДС

227

Шофьора Атанас Андонов Киряков=бивш собственик на консервена ф-ка,обект на ОД се е изказал пред агент"Сандо",че се очаквало ново коалиционно правителство и първим по пътя на Тито.

От агентурно донесение на информатор-Тритон"-29.IV.955 г. се вижда,че обекта на НД-Цирков се е изказал във връзка със строежа на Социализма у нас,какво че до като не се намерело нещо средно, капиталистите да престанат да смучат и комунистите да потискат,мир и щастие нямало да има.

II.ПО СЪСТОЯНИЕТО НА ОПЕРАТИВНИЯ ОТЧЕТ И РЕАЛИЗАЦИИТЕ.

Общ брой на контингента.	от него на оперативен отчет						не взети на опер.отчет			
					от тях					
	на лич. предв. р/ка	на Н.Д.	на О.Д.	волч-ко	наб-люда-ват се	не се наблю-дават.	про-учени	не про-учени	наблю-дават се	не се наблю-дават
63	1	2	16	19	18	1	29	25	23	21

По ИП-дубликат,заведено на шофьора-Филиов Иванов Борисов роден на 29.VIII.1921 год.,безпартиен,произхожда от средно чиновническо семейство.През 1940 год.заминал за Германия.Бил в организация "Тод".Същият е допустнал авария с кола 23-68 и е станал причина да изгори ремарката на същата.За същият се дават дани в оперативната обстановка.

Други разработки и дела по линия на автотранспорта няма заведени.

По излизането на заповед 402 по автотранспорта са установени 41 вражески настроени елементи,а след това 11 души изключително от авторемонтна работилница-Сталин и сервизната група.при клон УАТ-Сталин.

Зап. 1 от 1952 год.

С излизането на заповед 395 и предаването на материалите по линия на автотранспорта към съответните околийски управления, не е работено по установяване на вражески контингент.

От общият брой 73 души установени вражески елементи,се наблюдават 41,за които има постъпили агентурни дани.Останалия вражески контингент не се наблюдава,поради липса на достатъчна агентура в обслужваните обекти,което особено много важи за УАТ-клон Тол-

Из архивите на ДС

228

бухин и авторемонтната работилница УАТ-Сталин.

Не е установен напълно вражеският контингент в клон - УАТ-Толбухин,причина за което е недостатъчното внимание,което е обърнато по автотранспорта,и не е оказвана необходимата помощ на оперативния работник-Ямболов,който е още млад и неопитен.

Проведени реализации няма.

III.ПО СЪСТОЯНИЕТО НА АГЕНТУРНО-ИНФОРМАЦИОНИЯ АПАРАТ.

	агенти	информатори	резиденти	всичко
Налични -	3	5	1	9
Нововербовани	-	-	-	-

Срещите с агентурата се осъществяват редовно в Явочни квартири,с изключение на инф."Цолов",който е от скоро в обслужваният обект и не му е осигурена Явочна квартира.

Не се използват пълните възможности на агентурата,независимо от това,че същата е малко по количество,но поради характера на своята работа - постоянно пътуваща,може да бъде ползувана като маршрут на.

Като се има предвид разположението на наличната агентура и нейното количество се вижда,че е крайно недостатъчна да обезпечи наблюдението на вражеския контингент.

IV.СТИЛ И МЕТОД НА РАБОТА.

Автотранспорта се обслужва от оперативния работник Манолов, който не е могъл да обхване изцяло обслужваният си обект,благодарение на това,че е бил заангажиран през годината с обслужването на пощите, радиото и авио-транспорта.Друга причина е това,че на същият не му е оказвана достатъчна помощ в ежедневната му работа.

Липсва координираност в работата със съответните околийски управления.Като пример може да се вземе Околийско управление МВР-Толбухин,където клон УАТ е най-голям,често колите излизат с лошокачествени ремонти от авторемонтната работилница-Сталин,но нито веднъж не са уведомили Окръжното управление, а и от тук оперативния работник не се е заинтересовал какво е състоянието на обекта.

Из архивите на ДС

88

За подобряне работата в авторемонтната работилница Сталин и клон-Толбухин необходимо е,да се подготвят и вербоват сътрудници достатъчно количество,за да бъдат в състояние да ни информират за допусканите лошокачествени ремонти,замислите и намеренията на врага.

Оказване помощ на сколийските управления и координиране работата,като за по-характерни случаи на неудачи,аварии и др.се заостри вниманието ни,за издирване авторите на същите.

гр.Сталин,
30.XII.1953 год.

Изготвил - Зам.Начелник отдел.3-III: Шуков
/ст.лейтенант/:_ _ _ _

РШ/

Стр.секретно!
Екз.№ 1

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

ОТНОСНО: Състоянието на работата по международ ния автомобилен транспорт в Бургаски окръг ~~се~~ през 1970 год.

Международния автомобилен транспорт в Бургаски окръг съще ствува от 1966 год. Първоначално като дирекция към ДСП"Тексим" с 75 коли, а от м. октомври 1969 год.клон на ДАП-МП-София с 244 коли от които 98 хладилника, 142 бордови коли и 4 цистерни. Тран спорта е изключително международен.

Личния състав е следния:

Общ брой	сервизни р-ци	администрация	шофьори	чл. на БКП
900	220	80	600	190

Обекта се обслужва от един ОР майор Христо Русков Янев, който отговаря и за ж.п., авио пощите и ДАП Бургас и един нещате служител др. Пишманов. Последният до сега изключително се занима ва с проучването на излизащите зад граница, а за в бъдеще ще се използува за профелактична работа.

Със всички паспортизирани служители са проведени профелак тични беседи, от които една част групово, а друга индивидуално.

Стремежа е след всяко излизане и завръщане на шофьорите от зад граница да се провеждат беседи с тях. Затруднение в тази насока се среща, че няма определена стая за провеждане на беседа и до довършване на новата административна сграда ще се срещат трудности в тази насока.

ОР Русков е ходил на обмяна на опит с работника отговарящ за софийските клонове на ДАП-МП. Конкретни писменни указания от

Из архивите на ДС

231

7-ми отдел за работата по Международния авт.транспорт не са дадени

I. Разработки и вр. контингент:

разработки	вр.контингент
1 ДОН	4

(1) През м. август 1970 год.е заведено ДОН" Алфредо " въз основа на това, че обекта е бившопозиционер и имат дъщеря ИР от 1968 год.

По разработката е изготвен план. Тепърва се започва работа по него.

(2) Вражески контингент по украска и длъжност се разпределя както следва:

а/ механик 1 браник, вражески настроен.

б/ ръководител експлоатация 1 царски офицер.

в/ началник склад гуми, брат на ИР, имащ наклонности към зап. начин на живот.

г/ шофьор 1 бивш опозиционер.

Контингента е обезпечен с наблюдение от СС и осведомители. Редовно се получават данни за ежедневната им дейност, поведение и настроение.

II. Сътруднически апарат:

СС	Осведомители	Я/К
(3)	6	3

Всичко: 9

СС и осв.са от шофьорския състав, редовно пътуващи зад граница.

На СС "Николов" и осв."Сергей", "Янев", "Альоша" и "Радо" през годината им е извършена проверка. Оказа се, че са честни в работата си с нашите органи.

Срещите със сътруднически апарат предимно се провеждат в Я/К. Данни за разшифровка няма.

Регулярни срещи не могат да се осъществяват, тъй като се намират за неопределено време зад граница. Срещите предимно се

Из архивите на ДС

232

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :28.09.2016г.Секретар :

осъществяват по начина за двустранна връзка. За целта е обърнато голямо внимание за действена бърза оперативна връзка между ОР и СС

Основни задачи на СС и Осведомителите

1. Установяване шофьорите български граждани, които установ ват контакти на материална или друга основа с капиталистически граждани.

2. Оказване политическо влияние на шофьорите, с цел укрепва не и недопущане измяна на Родината.

3. Установяване на шофьорите занимаващи се с незаконна търг ния и трансфера с валута.

4. Издирване тайници, устройвани по колите.

5. Своевременно уведомяване при проявен интерес на бъл.гражд ни към лица от кап. страни, издирване писма и др.

6. Изучаване вражеските емигранти подържащи контакт с бълг. шофьори.

7. Установяване и изучаване лицата в кап. страни по най-раз лични поводи поддържащи връзка с шофьорите от МП.

8. На проверени СС и осв. се поставят задачи за установяване дислокацията, състава и движение на кап. страни.

9. Събиране информация за проявен интерес от кап. граждани за лица живущи в България. Изпращане писма, колети и др. за такива наши граждани.

Получени данни от СС, осв. и др. лица през 1970 год.

1. От СС, осв. и други източници са получени данни, че в гр. Виена, Австрия в магазин "Max" работи българския емигрант , род. през 1911 год.в гр. Елена. Същият е поддържал връзки с ~~наши~~ повечето шофьори и моряци посещаващи Виена

От данните е видно, че същият изучава, обработва българскит шофьори и може да се предполага, че е агент на чуждо разузнаване.

2. На 25. II. 1970 год.осв."Сергей" съобщи, че на 21. II. 1970 год. в гр. Мюнхен-ГФР се среща с Коста Танев Костов от с. Хрищене, Ст.Загорско. В разговор му е казал, че в Германия е отишъл през 1940 год.и остава там.

Проявил интерес от "Сергей" познава ли цигуларката Райна Иванова от гр. Бургас, живуща на . Костов е

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

233

казал, че с нея се срещал в ГФР при едно турне на Райна там.

"Сергей" му е подхвърлил, че той Костов познава доста хора от България. Задава му въпроси познава ли от тяхния край Чочоолу. Отговорил, че го познава. При едно негово идване в България Чочоолу го е нарекъл фашист. Заявил е, че имал заслуги към България, но не обяснил какви.

На въпроса защо не се завърне в България, отговорил, че живота в ГФР бил по-хубав. Оженил се за немкиня, на която мъжът й бил офицер в хитлеровата армия/убит/ и живеел добре. Имал си хубаво жилище, лека кола, телефон и др.

При този разговор при тях отива едно турче Мехмед, познато на Костов. Мехмед е питал за кола СР-35-25 - мерцедест хладилник. Отговорили му, че шофьорите са отишли в града и той отишъл да ги търси.

Костов е казал, че Мехмед е намерил на софиянци/шофьорите на кола 35-25/ лека кола "Опел" за 300 марки. Те щели да я оставят в двора на Костов и на части пренесат в България.

"Сергей" е останал с впечатление, че Костов е фашизиран елемент, контакти с българските шофьори поддържа на политическа основа, с цел обработка.

3. По данни на при МП-Бургас от 2. I. 1970 год.е видно, че шофьора Бакалов от Бургас при отиване в Австрия гр. Виена е създал връзка с някой Дончев, българин, избягал преди години. Дончев е бил шуре на , собственик на фирма занимаваща се с покупка и продажба на зеленчуци в гр. Виена.

Дончев е работел в кантората на , редовно е канил Бакалов на почерпка и разговори.

4. От няколко СС е известно, че Петко Петков, родом от с.Драганово, Г.Оряховско, а живущ в гр.Вемс-Австрия е канел на гости български шофьори, като ги е посрещал много любезно и с голяма гостоприемност. Жена му била сръбкиня от която имал едно дете на 17 год. Имал две леки коли.

5. По данни на осв."Сергей" от 30. I. 1970 год. е видно, че ИР Михайл Дянков изменил като шофьор от МП София се намира в ГФР. Работил като шофьор към "Вилибет". Редовно се е срещал с

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

Из архивите на ДС

234

наши шофьори в Залцбург, изразявал желание да се завърне и др.

6. По данни на осведомител "Альоша", "Сергей" и др. е известно, че в гр. Анкара с лека кола работи Юсеин, изселник от Пловдив. Редовно е контактувал с нашите шофьори, като им е извършвал покупки, канел ги е в къщи и др.

През м. юли осв."Сергей" си счупил крака в Турция. Българското представителство в Анкара са възложили на Юсеин да го закара с колата до КПП Капитан Андреево. Преди пристигане на границата на 30-40 км. Юсеин е казал, че колата му не е в ред и казал, че имал наблизо братовчед офицер и ще отидат да го помолят той да го закара "Сергей" с неговата кола до границата. "Сергей" не се съгласил на предложението, тъй като е помислил, че може да го заведе при човек от тяхното разузнаване. Юсеин поотегнал колата и го закарва до границата.

7. По данни на СС "Неджеб" от 15. 8. 1970 год. и др.източници е видно, че Бечо -командирован в Хелмщедт се среща с ИР, занимавал се е с незаконна търговия и правещ уговорки с "Вилибет" с цел вземане на валута.

8. През м. май 1970 год.от бившия ОР Марков се получиха данни за дислокацията на доста турски военни части.

9. На 26 април 1970 год. члена на БКП Хр.Жильов съобщи, че на 20. IV. 1970 год.в гр. Адана, Турция се среща с лицето Юсеин родом от с. Средна,Шуменско. Същият му е разказвал че се е изселил в Турция преди 6-7 месеца. Настанил се на квартира в гр. Адана /една стая/, работел като механик в тъкачна фабрика. От България си е закарал телевизор и радио, но не можел да ги ползува, тъй като таксите за регистрация са били много високи. Имал две дъщери, които ги е държал по цял ден заключени, тъй като са ги нападали, нямало кой да ги защити.

Изселили се защото родителите на съпругата му са отишли да живеят там. Най-голямо давление в България да се изселе му е указал съпругът на сестра му. Същият живеел в с. Средна-Шуменско, работил като водопроводчик. Юсеин казал, че той бил най-големия подбудител за изселване и дестроене на турците в нашия край. Голям шарлатанин и нагаждач към властта.

Юсеин заявил, че ще изпрати жена си и децата си в България на гости, а той щял да избяга и се завърне в България.

10. На 26. VII. 1970 год.СС "Гергинов" съобщи, че през м. юли 1970 год.в Швеция гр.Хилзингборд се среща с ИР Иван Петров

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

Енев, род. на 21. III. 1941 год.в с.Върбино, Силистренско, изменни на Родината през 1962 год.

Интересувал се от СС от къде може да отиде най-бързо с кола до Турция. Дали ако мине през соц.страна ще бъде задържан. На въпр са му защо иска да отиде в Турция обяснил, че е чувал, че е била красива страна, като искал да я види.

От разговора СС е разбрал, че Енев иска да се завърне, но се страхувал от репресия, тъй като е избягал като войник.

11. На 10. V. 1970 год. СС "Гергинов" в Зап.Берлин се среща с ИР Борис Стойков Купенов, род. от гр. Г.Оряховица. В разговор с него е разбрал, че същият поддържа контакти с доста български шофъ ри на които прави услуги по покупки.

Същият е живеел в Западен Берлин-10,

. Движел се е с "Опел"

12. На 26. VII. 1970 год. шофьора , член на БКП, съобщи, че на 12. VII. 1970 год. на фирмата в гр. Истанбул при него отива ИР Димитър Георгиев Лефтеров, род. 3. I. 1943 год.в с. Резово, Бургаски окръг. Разказва му как избягва и се интересувал за живота в различните кап. страни с цел къде е по-доб да емигрира.

Казал, че сега в Турция е карал някаква шкода, като подчерта че не е разузнавателна.

13. През тази година са получени данни за контрабандна дей- ност на около 10 шофьора. Направени са 3-ри реализации, иззети паспортите и освободени от работа.

Получават се данни, че много шофьори пренасят стоки от Австрия за други страни на най- различни спекуланти.

14. От СС и осв. се получиха данни за трима шофьори, че искат да постъпят на работа в МП, с цел да изменят на Родината и др.

Всички данни своевременно са давани на съответните служби имащи отношение към засичащите се лица.

За 1971 год. по линия на межд. автомобилен транспорт стоят следните основни задачи:

1. Вербовка на СС и осв. в сервизната работилница и експлоа тацията, проверка честността, подобряване ръководството и възпита- нието й.

Из архивите на ДС

2. Активизиране работата по оперативния отчет, изясняване на сигналите, доуточняване на вр. контингент и недопущане вр.елементи да работят в межд.транспорт.

3. Да се провежда активна профелактична работа с излизащите шофьори зад граница, с цел своевременно получаване на данни за евентуални действия на чужд.разузнаване и др. дейност.

С цел недопущане вербовка на излизащите шофьори и др. служител зад граница от кап. разузнаване, получаване данни интересуващи I гл. управление, създаване още по-добра профелактична работа и свеждане до минимум контрабандната дейност,

П Р Е Д Л А Г А М:

1. По засечените лица от кап. страни поддържащи връзка с наши шофьори да се координира работата с I и II главно управление.

2. До сега се засичат доста шофьори, че се занимават с активна контрабандна дейност, която не може да се документира. Явява се необходимост да се координира работата с КПП, на което се дадат такива лица и им се прави проверка при излизане и влизане в страната с цел засичане и освобождаване от работа.

3. Да се изготви специална инструкция за правата и задължеността на шофьорите от ДАП.МП. Същите се движат по двама, предприемат най-различни действия, с което уронват престижа на нашата страна.

4. Да се извърши щателна проверка на личния състав в МП и се освободят шофьорите и служителите вр.елементи, контрабандисти и др.

Отп. в 2 екз.
№ 1 VII отдел II гл.у-ние
№ 2 към дело
Изпълн.Русков
Нап.Иванова
7.IX.70 год.

Н-К ОКРЪЖНО УПРАВЛЕНИЕ МВР
ПОЛКОВНИК
К. Г. 1970 год.

Строго секретно!
Екз. № ___

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

Д О К Л А Д

18244 -8.ОКТ.1970

За състоянието на оперативната работа по линия на транспорта в Софийско градско у-ние МВР.

Транспорта в Столицата е един от факторите, които оказва влияние върху трудовата дисциплина, работоспособноста и настроението на гражданите.

През последните няколко години се увеличи парка от пътнически и товарни возила, бяха разширени и удължени някои пътни линии, увеличи се средната скорост и пропускателни възможности,но това не отговаря на изискванията и нуждите на Столицата.

Понастоящем соф.градски транспорт разполага с около 3,700 пътнически и товарни возила за равномерното превозване на пътниците, наличното количество возила удовлетворява нуждите, но сутрин и вечер във върховите моменти транспорта с голямо усилие изпълнява своето предназначение, от което се създава голямо недоволство сред гражданите. Същото положение е и с товарния транспорт.

Съществуват някои нерешени въпроси от технически и организационен характер, които създават трудности в градския транспорт.

Така например за внесените от ГФР тролейбуси марка "Ман" липсват резервни части и същите бездействат. За

Из архивите на ДС

получените от Чепословакия коли има резервни части, но няма подготвени добре технически сервизни работници.

Доставените пътнически автобуси "Икарус" от Унгария и "Балеирус" от Испания, много от тях са преминали определения им пробег, но резервни части не са доставени и остават негодни за експлоатация.

Лоши са условията за работа в сервизните помещени следствие на което има голямо текучество и вакантни места за сервизни работници. С това се забавя ремонта на колите и своевременното им пускане в движение .

Автобусните коли се стопанисват лошо, тъй като се гарират на открито, без нощтна охрана (гаража ст.гара) с което се дава възможност да се крадът автобуси, които често се намират силно повредени. Голяма част от ремонта се извършва на открито при лоши атмосферни условия и ремонтите са некачествени.

Най-разпространена форма на вражеска дейност в транспорта от контрареволюционните елементи е вражеската агитация и пропаганда. При провеждане на различни партийни и правителствени мероприятия, корегиране на трудовите възнаграждения на работниците и др. вражеските елементи умело използват това положение, като подстрекават към недоволства, неявяване на работа и др. Такива случаи имаме в ДАП - кл.5 при обединяването им с "Транспред".

Провежданета идеологическа диверсия от противника оказва влияние върху някои неукрепнали политически шофьори, като ги разлага морално, някои подтиква за бягство зад граница, трансфера с валута и пр. Това особено важи за шофьорите от международната пътническа автогара, които пътуват за Турция и Югославия. Получаваните сигнали в това отношение бързо са изяснявани и вземано отношение.

Вражеския контингент в транспорта не е напълно установен, поради голямото текучество, което съществува и този въпрос стои като постоянна задача. Активни дела за вражеска дейност не са водени през този период. Изяснени са и свалени в архив 2 ДОН, които бяха заведени за минала дейност и 1 ДОН за остри вражески изказвания, като обекта беше предупреден с протокол.

Из архивите на ДС

За вражеска агитация и пропаганда са предупредени с протокол 35 лица и за измяна на Родината 8 лица. Така например в депо "Красно село" в клозетите периодически се пишха лозунги с вражеско съдържание. От проведените мероприятия автора беше заловен и предаден на I отдел за следствие. Поради това, че произхожда от бедно семейство, същия беше филтриран и освободен. Случая беше разгледан на събрание в депото.

През 1968 г. се получи сигнал от ДВ, че лицето Милчо Николов - шофьор в автобусите прави мръсни вражески изказвания против наши партийни ръководители и срещу мероприятията на Народната власт. Дейноста му беше документирана и сетия изселен за 1 година от София.

Получихме сигнал от с.с.Ангелов" с който съобщава че връщайки се с автобуса от Скопие, югославски гражданин му предал пакет в който имало циклостилна машина, за да я предал на адрес в София. С цел установяване получателя и за какво ще я използва бяха извършени редица мероприятия. Изяснисе, че получателя Димитър Костов ще я ползва за работа - частни услуги. Същата е регистрирана и е под контрола на нм.

Бяха получени сигнали от ДВ за двама шофьори от международната автогара, които излизайки зад граница, пиянствали, вършели незаконна търговия и др. Сигналите се потвърдиха, като същите бяха лишени да излизат зад граница, като им бе поставено запрещение за 3 години.

Понастоящем по линията се водят 2 ДОН на лица, които са репресирани от Народната власт и заслужават нашето внимание. На списъчен отчет се водят 34 лица, изхождащи предимно из средите на бивши служители на полицията, царски офицери, бивши фашиски дейци идр. От тях 40% се наблюдават от сътрудници и осведомители.

Подобрена е профилактичната работа сред излизащит български граждани зад граница, което се отнася предимно за шофьорите от международната автогара, обслужваща автобусните линии за Турция и Югославия, а преди 2 години и за Гърция.

Определените предварително шофьори за пътуване зад граница се проучват с наше участие, като с всеки от тях

се провежда профилактична беседа. До сега са минали предложения за 69 лица. С цел недопускане някои от тях да провеждат вражеска дейност и предпазване от увлечение зад граница бяха придобити 2 с.с. и създадени доверителни връзки. Вербовал сътрудник "Ангелов" при пътуванията му в Турция е съобщавал за предвиждания на войски и техника към нашата граница, строеж на военни обекти; които данни са изпращани на I гл. у-ние ДС. От доверителния апарат сме научавали за някои прояви на шофьори - търговия и морална разпуснатост по които е взе мано отношение. Поради преминаване на друга работа понастоящем нямаме с.сътрудници в автогарата. Подготвен е един шофьор за вербовка.

По линия на транспорта понастоящем имаме 13 с.с. от които един владее добре италиански език. Същите се ползват за наблюдение на ..... враж. контингент, изясняване на сигнали и за информация.

Ръководството и възпитанието на сътрудническия апарат с малки изключения се провежда правилно и целенасочено Има обаче сътрудници, на които не се разработват правилно задачите, които се поставят и въпреки взискванията в това отношение все още се допускат. Недостатъчно се изучават възможностите на с.с. за контраразузнаване и разузнавателната работа.

Някои от сътрудниците са използвани и по задачи на други управления, които са им изпратени 13 сведения.

Понастоящем работиме по 4 сигнала от които: 2 за измяна на Родината, 1 по издирване автор на писано писмо до М-во на транспорта за малките заплати на шофьорите и заплашване за саботаж, и 1 за установена връзка с граждани от капиталистически страни.

Наред с положителната работа по линия на транспорта съществуват и слабости, а именно:

- Недостатъчно сигнали получаваме за проявите на вражеския контингент, поради което и малко дела водиме на отчет.

- Независимо от голямото текучество в транспорта установеният списъчен отчет е малък и има още вражески елемен

Из архивите на ДС

Из архивите на ДС

38

ти, които са извън нашето полезрение. Не винаги се установява новопостъпилият контингент със сътрудническият апарат.

- Недостатъчни са сътрудниците по линията и особено в международната автогара, където за сега въобще няма такива.

НАЧАЛНИК ОТДЕЛ III СОФ.ГР.У-НИЕ ДС
6 X 1970 г. полковник,

нап.в 2 екз.
1 - II гл.у-ние
2 - изп.
изп. И.Славов
нап. Петкова
6.X.1970 г.

65104 транспорт

09532

МВР
ОКРЪЖНО УПРАВЛЕНИЕ
Рег. № 1234 Екз. № 1
29.XII 1979 г.
2700

СЕКРЕТНО!
екз 2

МВР–ВТОРО ГЛАВНО У-НИЕ–ДС
Вх. № 704 от 9.ЯНУ.1980 г.

С П Р А В К А

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

ОТНОСНО: Работата на органите на ДС по линия на транспорта и съобщенията през 1979 година.

65104-транс.
61001.

Транспорта и съобщенията заемат важно място в икономическо развитие на Благоевградски окръг. То се определя от функциите които те изпълняват при решаването на почти всички основни проблеми и задачи в областта на промишлеността селското стопанство и обслужването. В техните обекти е съсредоточена една немалка част от трудовите ресурси на окръга, работи се със сложни и скъпоструващи машини, съоръжения и техника.

Наред с това на територията на Благоевградски окръг се намират важни железопътни, шосейни и съобщителни комуникации (в това число и два секретни обекта по линия на съобщенията), които имат значение за сигурността и отбраната на страната.

През последните години по линия на транспорта (железопътен и автотранспорт) окръга осъществява и развива непосредствени връзки с граничещите с него страни – Югославия и Гърция. В това отношение сравнително по-динамични са връзките със СФРЮ. Понастоящем има издадени задгранични паспорти за служебни пътувания на над

Из архивите на ДС

243

100 души шофьори на товарни автомобили и на около 30 шофьори на таксиметрови коли и автобуси. От началото на 1979 година бяха отпети автобусните линии Благоевград - Скопие, и Петрич - Струмица.

Динамични изменения настъпват също така в дейността на разменна жп гара Кулата и използването на международната жп линия София - Атина.

Като се има предвид специалния интерес който представляват за противника (външен и вътрешен) транспорта и съобщенията те тенденции на понататъшно разширяване и задълбочаване на двустранните връзки предоставят конкретни възможности той да провежда активна подривна дейност срещу нашия окръг в тази област.

Изхождайки от това през годината усилията на оперативния състав, работещ по линия на икономиката, на когото от 1978г. е възложено обслужването и на обектите на транспорта и съобщенията, бяха насочени към повишаване ефективността от работата с наличната агентура, придобиване нова такава с добри оперативни възможности, по-пълно обезпечаване на вражеския контингент, наблюдение поведението и проявите на шофьорите излизащи зад граница, подобряване на профилактичната работа и сигналната функция и пр.

През отчетния период по линия на транспорта са придобити двама агенти с добри възможности за работа по излизащите зад граница шофьори. Все още обаче наличния агентурен апарат в някои обекти като жп гара Дамяница, ДАТ-Разлог и др. е недостатъчен. По линията общо се водят 14 агенти и един резидент, от които 5 в железопътния транспорт, 9 в автомобилния, и един в обектите на съобщенията.

За получаване на по-пълна информация се използват въз-

Из архивите на ДС

можностите на още 20 агенти регистрирани по други линии на ДС, но работещи в обектите на транспорта и съобщенията.

Освен агентурата, в контраразузнавателната работа по линия на транспорта и съобщенията се използват общо и 32 доверителни лица.

Оперативния отчет за периода е също недостатъчен. През годината е работено по едно дело за оперативно издирване - ДОЙ "Контрабандист". След издирване на лицето от проведените допълнителни мероприятия се установи, че същото не е извършвало контрабандна търговия, поради което то беше прекратено.

244

Водят се и две дела за оперативно наблюдение на лица работещи в автомобилния транспорт. Едното, на завърнал се в страната бегълец, а другото на протурски настроен националист.

Наред с тях по линиите на гръцко и югославско разузнаване се водят редица дела на лица от обектите на транспорта в окръга. Изхождайки от характера на оперативната обстановка и по-конкретно от активността, с която работят срещу нашата страна и в частност срещу окръга югославските и гръцки разузнавателни органи малко е количеството и на сигналите, по които е работено. За периода общо са получени и изяснени 5 сигнала. Три от сигналите са за вредителство, един за диверсия и един за подозрителни връзки с югославски граждани. По един от сигналите, след изясняването му, лицето е профилактирано. За други два се установи небрежно отношение към изпълнение на служебните задължения и създадени пред поставки за аварии. Сигнализирани са съответните ведомства и са взети необходимите мерки.

По два сигнала данните не се потвърждават.

Вражеския контингент по линията е установен, но след

Из архивите на ДС

245

пререгистрацията претърпя известни промени. Една част от лицата премина на отчет по други линии, а друга отпадна от списъка. Понастоящем в окръга на списъчен отчет се водят 17 лица, по- голяма част от които са в обектите на автомобилния транспорт.

В бъдеще ще бъде необходимо списъка на контингента постоянно да се допълва с новопроявяващите се лица.

Следва да се отбележи още, че в някои направления на жп и автотранспорта (Разлог и Г.Делчев) работят значителен брой българи изповядващи мохамеданска вяра, които също стоят на вниманието на органите на ДС.

Наблюдението на контингента се осъществява с агентура и ДЛ, но за някои лица информацията за тяхното поведение и настроения е все още недостатъчна. Дейността му се изразява в изяви на промакедонска основа недоволство от политиката на партията и вражеска пропаганда, разпространение на вражески слухове, вицове и пр.

Основно направление в работа на ОР обслужващи обектите на транспорта и съобщенията през отчетния период беше получаването на навременна и по-пълна информация за състоянието на железопътния и автомобилен транспорт, наличие на неудачи, предпоставки за аварии и произшествия нерешени проблеми и др. За целта на агентурата, ДЛ и подходящи официални източници бяха разработвани и поставяни конкретни задачи. В резултат постъпиха редица данни, по които след допълнителни проверки бяха сигнализирани ръководствата на съответните обекти, а в някои от случаите държавни, партийни и други органи. Въпреки това обаче през тази година в железопътния транспорт станаха две произшествия (на жп гарите Дамяница и Благоевград) вследствие занижено внимание и неспазване изискванията на правилника по охраната на труда.

Из архивите на ДС

246

% И в двата случая имаше по една човешка жертва. Нанесени ха повреди на няколко вагона и един локомотив.

Това показва, че не е направено всичко необходимо за своевременно долавяне на признаците и симптомите за създаващи се предаварийни ситуации или за съществуващи вече условия и предпоставки за катастрофи, пожари и други произшествия.

В окръга сравнително добре е организирана работата на органите на ДС по пътуващите зад граница шофьори.

Утвърди се като практика с една значителна част от тях преди излизане да се провеждат профилактични беседи, а след завръщането им разговори за набиране на оперативна информация.

За контролиране поведението им зад граница и долавяне интересите на външния противник се използват агентура и ДЛ. Независимо от това трябва да се отбележи, че придобитата по тази линия информация все още нее достатъчна и не отговаря на оперативната обстановка. Поради това ще бъде необходимо своевременно да се реши въпроса по придобиването на нова агентура в ония обекти където тя е недостатъчна или е със слаби възможности, да се разшири апарата от ДЛ, по-пълно да се използват възможностите на агентурата, която се води по други линии.

През изминалата година от оперативния състав обслужващ обектите на транспорта и съобщенията бяха положени усилия и по провеждането на целенасочена пропагандно-профилактична и превантивна дейност. В това отношение по-конкретни мероприятия бяха проведени по линия на автомобилния транспорт. Наред с индивидуалните разговори пред транспортните работници от окръга излизащи зад граница, бяха изнесени беседи с които в подходяща форма те бяха запознати с формите и методите на работа на задграничните подривни органи и организации срещу българските граждани посещаващи чужбина.

Из архивите на ДС

247

Съвместно с ръководствата и партийните комитети на клоновите автостопанства бяха проведени профилактични мероприятия по отношение на проявилите се тук и зад граница шофьори. По наше искане на 6 души от тях (чрез съответните ръководства) бяха иззети паспортите за задгранично пътуване.

Близко взаимодействие и съвместни мероприятия с административните и партийни ръководства на Автостопанствата се осъществяваха и при подбора и даването на право на транспортните работници да пътуват зад граница.

Въз основа на получената през годината информация и в изпълнение на сигналната си функция редовно са информирани съответните партийни и държавни органи за наличието на негативни явления и процеси в обслужваните обекти. За слабости и пропуски в работата на транспортните работници, отрицателни прояви сред тях и пр. директно са сигнализирани ръководителите на автостопанствата за вземане на необходимите мерки.

За по-важните случаи е информиран центъра и някои други поделения на МВР. В това отношение могат да се посочат Сигнална записка до ВГУ за някои затруднения и проблеми при зареждането на автомобилите по собствените бензиностанции на ДАТ,Сигнална записка до ВГУ за движението на неизправни циментовози по жп гарите на страната създаващи затруднения в товаро-разтоварните работи, Сигнална записка до РУ на МВР гр. Ст.Димитров за недоволства на локомотивните машини от некачествено извършване на ремонтите на локомотивите.

Отчитайки извършената работа в заключение трябва да се посочи, че оперативния състав обслужващ обектите на транспорта и

Из архивите на ДС

съобщенията следва да положи всички сили за издигане равнището на контраразузнавателната си дейност по тази линия в съответствие с изискванията на оперативната обстановка в окръга.

Отп. в 2 екз.
№1-ВГУ, отд.XI-ДС
№2-ЛД 1831/68г.
Изп.-ЛНГЕЛОВ
Нап.-КРУМОВА-3052
28.XII.1979г.

9.01 1980г.
Рег. № 1 екз.
и изпратен 140-1

НАЧАЛНИК:
~~Ген.-майор~~ Полк.:
(Б.Арабаджиев)

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

65112
Транспорт

КОПИЕ 03295

СТРОГО СЕКРЕТНО!

АБР

9953
30.XII 80 г.

2а
1981 1

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

РО ГА
49
-2.ЯНУ.1981

АНАЛИТИЧНА СПРАВКА

ОТНОСНО: Промени в оперативната обстановка и подозрителна дейност, развивана от противника по Европейската авторелация през 1980 година.

ЕП "Международен автомобилен транспорт" – Русе има основен предмет на дейност – превози на български и чуждестранни товари в международно съобщение. Основният товаропоток е от Европа за Азия и отчасти за Африка.

Транспортните екипажи посещават почти всички страни в Европа. В тях те са в постоянен контакт с ИР, невъзвращенци и чужди граждани, някои от които се ползват от разузнавателните служби на противника и провеждат подривна дейност срещу НРБ.

Вражеската емиграция особенно в ФРГ, Австрия, Франция провежда активна подривна дейност срещу нашата страна. Тя в лицето на БОД и другите емигрански организации, отделят особено внимание на шофьорските екипажи като ги изучават, обработват, ползват за връзка с лица в НРБ, внасяне на религиозна и вражеска литература и въвличат във валутно-контрабандни и други престъпления.

По характерна подривна дейност на вражеската емиграция доловена по основните транспортни релации на Европа, чрез излизащите шофьори от ЕП "МАТ" – Русе по отношение контакти с ИР, чужди граждани, разпространение на вражеска и религиозна литература, промени в гранично-митническия режим се изразява в следното:

I. ПОДОЗРИТЕЛНИ КОНТАКТИ НА ИР, НЕВЪЗВРАЩЕНЦИ И ЧУЖДИ ГРАЖДАНИ С ШОФЬОРИ ОТ ЕП "МАТ" – РУСЕ

от гр. Свищов. ИР в ФРГ, живущ в гр. Залцхим.

Из архивите на ДС

250

постоянен контакт с шофьори от СО "МАТ" на зап.германско-австрийската граница.Извършва услуги на шофьорите като ги снабдява с бекермани и авточасти.Разпространява сред шофьорите сп."Трибуна" - издание на вражеската емиграция в ФРГ.Помощ му оказват други ИР,които се представят под имената Цветков и Стоян.В разговорите събира информация на "тъмно" за НРБ и СО "МАТ".Търсил е връзка с лице на име Сашо от гр.Русе,работещ в телевизионен сервиз.Засичан е от агентите "Александров" и "Лалчев".

- АСЕН от Южна България.ИР в ФРГ,живущ в гр.Мюнхен.Собственик на новооткрит малък ресторант в близост до Грос мат халето.Търсел клиантела от средите на шофьорите на СО "МАТ" като използвал турчин, да води шофьори в ресторанта.Цените били достъпни.В разговори споделял, че в Франция българското разузнаване убило 2 българи и сега те се страхували да контактуват с български шофьори.Търсел да му носят хранителни продукти.Той бил много общителен и търсел най различни теми на разговор.В ресторанта се събирали и други ИР.Засечен е от агент "Узунов".

- ПЕТКО ВАЧЕВ от София.ИР в ФРГ,живущ в гр.Хамбург.В постоянен контакт с шофьори на СО "МАТ" на Лозеплац.Поддържа връзки най вече с шофьори от клоновете в София.Сам предлагал услугите си.Спякои шофьори разговарял в кабините.Споделял мнението,че българите много работели, а малко получавали.В НРБ хората не били добре заплатени.Бил много добре запознат,дори с подробности за работата на СО и поделенията му, знаел имената на директорите и на хора от Обединението.Знаел за настроенията на шофьорите по отношение писането на слаби оценки.Познавал всички български представители по терминалите.Засичан от агент "Калоян", "Димитър" и ДЛ "Агинов".

- НИКОЛА ВЕЛЕВ от София.ИР в ФРГ,живущ в гр.Хамбург.Бивш шофьор от клона на МАТ в София.Предимно се интересувал от шофьори от софийските клонове.Говорел,че шофьорите от МАТ били гонени,търпели лишения,но не били заплатени.Засичан от ДЛ "Агинов".

- ГЕРГАН от Пловдив.ИР в ФРГ,живущ в гр.Хамбург.Движел се постоянно с Петко Вачев.Пред шофьорите изразявал недоволството си от системата в НРБ,че народа живеел зле.Такова било положението и в СССР.Засичан от агент "Иван".

Из архивите на ДС

251

133

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

- ГЕОРГИ от София.ИР в ФРГ,живущ в Хамбург.Избягал преди около година.Бивш шофьор в лек таксиметров превоз в София.Движел се постоянно с Петко Вачев.Бил получил помощ от профсъюза като безработен - 1000 ДМ.Отправял нападки срещу НРБ.Засичан от агент "Калоян" и ДЛ "Цачев".

- от Пловдив.Живуща със съпруга си,австриец по народност в гр.Хамбург.В постоянен контакт с шофьори от СО "МАТ".В апартамента си кани много шофьори и предоставя благоприятна обстановка за контакт.Сводничи с нейни приятелки за малки суми.Съпругът и продава на шофьорите списания и стари автомобилни гуми.Предлага лекарства и парфюми.Кани в дома си на кафе шофьори и търси такива които да го снабдяват с хранителни продукти - кашкавал,сирене и др.Засичани от агент "Стоян",аг."Димитър",аг."Явор" и ДЛ "Агинов".

- ДЯНКО СТАНЕВ от Русе.ИР в ФРГ,живущ в Зап.Берлин.Продавач в магазин за музикални инструменти.Избягал от ГДР в ФРГ.В Мюнхен са му предлагали сътрудничество.Той е разказвал,че съгражданина му живущ в Холандия - Жерминал Чивиков е станал гл.редактор на някакво списание. Бил много уважаван сред българите зад граница.Засичан от агент "Красимиров".

- от Пловдив.Живуща в гр.Лион - Франция.Търси постоянен контакт с шофьори от СО.Предлага услугите си.Кани ги на гости у тях.Записва разговори и пиянски песни на шофьори,които са и гостували.Подозира се,че се ползва от френските КРО.Засичана от ДЗ

- НИКОЛА от София.ИР в Франция,живущ в гр.Страсбург.Поддържа връзки с наши шофьори на паркинга.Търси повечето шофьори от софийските клонове.Те го приемали в колите.Вършел им дребни услуги.Спял в леката си кола.Засичан от ДЛ "Агинов",ДЗ "Нейков".

Анализирайки данните за контактите е видно,че най голяма е концентрацията на контингента-обкръжение в ФРГ,особенно в градовете Хамбург,Мюнхен,Залцбург и др.В ресторанта на Лозеплац в Хамбург се събират много ИР,които установяват контакти с българските шофьори.Там се водят разговори на различни теми и ИР си предлагат услугите.

Видно е,че вражеската емиграция зад граница е в постоянен контакт с нашите транспортни екипажи по естествени поводи,зад които тя прикрива подривната дейност която провежда - събиране информация на

Из архивите на ДС

252

"тъмно" за НРБ,политическо въздействие,скланяне към измяна на Родината,изучаване и обработка,разлагане чрез въвличане във валутно-контрабандни нарушения.

II. РАЗПРОСТРАНЕНИЕ НА ВРАЖЕСКА,РЕЛИГИОЗНА И ДРУГА ЛИТЕРАТУРА СРЕД ЕКИПАЖИТЕ НА ЕП - РУСЕ

- На 50 км. от гр.Кьолн /ФРГ/ на паркинг с бензиностанция, неизвесни лица са поставили на дръжките на автомобилите,през месец юли,8 книжки вражеска литература /сп."Бъдеще",Информационен бюлетин на БОД,Обръщение към дейците на българската култура,Осведомителен бюлетин на сдружените земеделци в изгнание и Карта на затворите и трудовите лагери в НРБ/.

- На паркинг в близост до Мексикоплац - Виена,неизвесни лица са поставили на спрелите български коли 11 книжки вражеска литература /сп."Бъдеще" и Информационен бюлетин на БОД/.Шофьорът Борис Паунов ги предава на ГКПП "Дунав мост".

- По данни от агент "Явор" и "Чавдаров" на границата Залцбург,непозната жена,говореща немски език е минавала между колите и е раздавала религиозна литература.Давала библий според народностите - и български,руски и румънски език.Правело впечатление,че български,съветски и румънски шофьори вземали библий.

- Агент "Чавдаров" информира,че на паркинг в Австрия е бил посетен на няколко пъти от австрийци,които са идвали с кола и са му давали религиозна литература,преди всичко библий.

Особенна активизация на вражеската емиграция по отношение на разпространението на вражеска литература се забеляза през летните месеци на годината.През месец юни и юли 1980 г. на ГКПП "Дунав мост" бяха предадени от шофьори големи количества такава литература.Основно местата са паркингите в страни като ФРГ,Австрия,Франция.Религиозната литература се разпространяна от чужди граждани.

През периода не са констатирани промени в гранично-митническите режими в страните на Европа.

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

III. ПО ХАРАКТЕРНИ ПРОЯВИ НА ШОФЬОРИ ОТ ЕП - РУСЕ В СТРАНИТЕ НА ЕВРОПА

- Шофьорите и на френската граница са посещавали морга. От нея те са вземали гуми за леки коли, без знанието на собственика. На другия ден полицията е търсила гумите по колите и е привиквала горните шофьори.

- Макар и да се води разяснителна и профилактична работа с шофьорите за изолация на вражеската емиграция, продължават посещенията в заведенията по паркингите и местата за разтоварване и контактите с ИР и чужди граждани, особено в ФРГ и Австрия.

- Продължават валутно-контрабандните нарушения на шофьорите от предприятието. През годината за такива прояви са вземати паспортите по границите на НРБ на 25 шофьора. Същите са санкционирани с лишаване от задгранично пътуване или вземане на административно отношение от ръководството на ЕП - Русе.

В множество, валутно-контрабандните прояви са пренасяне на големи количества прежда-мохер и дънки, обикновенно в резервните гуми и други специално подготвени тайници в товарните коли. Канала за пренасянето им започва от Виена /Мексикоплац/, от където се закупуват големи дънки от собствениците на магазини, като Карол, Тамара, Сако, Володя и др. Големи количества дънки се закупуват и от Италия, където са по-евтини.

IV. ОЦЕНКИ И ИЗВОДИ

- Вражеската емиграция търси разнообразни форми за подривна дейност срещу НРБ, като използва екипажите на СО "МАТ". Концентрацията й в местата които се посещава от шофьорите, говори за използването и за политическо въздействие, събиране на информация на "тъмно" за НРБ и СО "МАТ", търсене възможности за прехвърляне в страната на вражеска литература, използване на екипажите за свързване с лица в НРБ.

Из архивите на ДС

254

136

- Чрез въвличането на шофьорите във валутно-контрабандни сделки, вражеската емиграция се стреми да ги разлага и поставя в зависимост.

- За по пълно контраразузнавателно обезпечаване на екипажите е необходимо да се подобри работата с агентурата, като тя придобие конкретност.

- Необходимо е да се разшири апарата от ДЛ и подобри работата с него, като резерв за получаване на оперативно значима информация.

- Трябва да се засили профилактично-предпазната дейност спрямо лица установили извънслужебни контакти с ИР и чужди граждани, за постигане на пълна изолация на вражеската емиграция.

Отп. в 2 екз.
№ 1 отдел XI ВГУ-ДС
№ 2 лит.д.№ 1779/68
Изп.Матев
Нап.Матев
18.XII.1980 г.

СТ.РАЗУЗНАВАЧ
отделение 11 ДС:
Ст.лейтенант
/Бл.Матев/

-2 ЯНУ 1981 г.
Разр... 1
Изпратена ... 14...

ПОДЕНЕ

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :28.09.2016г.Секретар :

65112 Транспорт

КОПИЕ

03294
137

СТРОГО СЕКРЕТНО!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

9552 Екз 2
Дата 30 XII 19 81 г.

2/1

47 -2.ЯНУ.1981

АНАЛИТИЧНА СПРАВКА

ОТНОСНО: Промени в оперативната обстановка и подозрителна дейност,развивана от противника по Азиатската авторелация през 1980 година.

ЕП "Международен автомобилен транспорт" - Русе извършва превози на български и чуждестранни товари в международно съобщение.Расти товаропотока от Европа за Азия.

Транспортните екипажи извършват множество превози до страните в Близкия Изток.Основно посещавани страни са Ирак,Иран,Турция.

Преминавайки през тези страни,а най-вече през Турция,екипажите са подложени постоянно по ударите на полицейските и други специални органи.Използвайки най-малки нарушения те ги задържат,подлагат на разпити,съдят и обработват.

Между лицата контактуващи постоянно с българските екипажи /изселници,чужди граждани/,противниковите контраразузнавателни органи са разтавили своя агентура,която изпълнява поставени задачи.

По характерна подривна дейност на противника,особенно на турските КРО,доловена по азиатската транспортна релация,чрез излизащите шофьори от ЕП "МАТ" - Русе по отношение на контакти с изселници,чужди граждани,промени в гранично-митническия режим,задържания на шофьори се изразява в следното:

I. ПОДОЗРИТЕЛНИ КОНТАКТИ НА ИЗСЕЛНИЦИ И ЧУЖДИ ГРАЖДАНИ С ШОФЬОРИ ОТ ЕП "МАТ" - РУСЕ

- - изселник от Балчик.Работещ като представител на фирмата "Балкантранс" на паркинга Адана.В постоянен контакт с шофьорите от СО "МАТ".Той се ориентирвал към новопосъпили шофьори.Пред-

Из архивите на ДС

256

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

лагал на такива шофьори, че ще ги оправя от неприятности с полицията, но да му доставят бутилка алкохол в стаята на паркинга. Използвайки това, той събирал информация за НРБ в водените с такива шофьори разговори. Той е в близки връзки с шефа на полицията в Адана. Проявявал е интерес към задържан шофьор от ЕП - Русе, за когото са разбрали, че баща му работи в МВР - Шумен. Засичан е от агентите "Александров", "Лалчев", "Петров

- - шеф на паркинга до гр. Сивас. Турчин с големи връзки и уважение на местните големци. За сравнително кратък период научава български език. Владее и немски. Търси контакти с ограничен кръг от шофьори. Предполага се, че е завършил разузнавателна школа в ФРГ. Засичан е от агентите "Лалчев" и "Петров".

- - сега представител на "Балкантранс" на паркинга Джейхан до гр. Адана/дълго време такъв на паркинга в Анкара/. Изселник от Нови пазар, живял в Русе. Поддържа контакти с много шофьори от СО. Засичан е в компания на шофьори от софийските клонове. Проявявал е интерес към задържан шофьор от ЕП - Русе /Данчо Пачев/ за който е разбрал, че е бивш служител на МНО. Засичан от агентите "Петров" и "Лалчев".

- ХАСАН - представител на "Балкантранс" в Ерзерум. Сравнително нов. Не контактувал с едни и същи шофьори. Проявявал интерес към водените разговори в ресторанта, а в тях се коментирало положението в страната и неудачите в предприятието. Изселник е бил от Кърджалий, около 40 годишен, на моменти заекващ на някой думи. Засичан от агент "Александров".

- АЛИ - турчин, продавач на цитросови плодове на паркинга "Гарем" в Истанбул. В постоянен контакт с шофьори от СО "МАТ". Изкупувал верижки и гуми. В разговори изразявал лошото си отношение към СССР. Че то окупирал Афганистан, но съветските войски нямало какво да ядат и се продавали оръжието. СССР имал намерение да окупира и други арабски страни. Засичан от агент "Александров".

- ИСКЕНДЕР - изселник от Шумен. Представител на "Балкантранс" в Адана. Преди това е бил такъв на паркинга Дюзче. Контактувал с много шофьори, като търсел контакти с такива от родния му край. Имал сравнително добро отношение към българските шофьори. Засичан от агент "Стоянов".

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :28.09.2016г.Секретар :

Из архивите на ДС

257

- АЛИШ ДАЛЯН - изселник от с.Мартен,окр.Русенски.Работи като продавач в магазините на Рахим Алимов на паркинг "Харем" в Истанбул.Активно контактуващ в шофьори от СО "МАТ".Искал да му носят ножовки,електроди и др. инструменти за търговия.Посещавал НРБ за около месец.Щял да започва работа в туристическо бюро,като шофьор с курсове до Румъния.Щял да бъде и преводач,тъй като знаел румънски и български език.Засичан от агент "Павлов".

- Шефа на полицията в Адана - изселник от НРБ.Често посещава ресторанта на паркинга.В много случай черпел шофьори.Пред тях казвал,че българите можело да разчитат на него.Засичан от агентите "Петров" и "Александров".

Анализирайки данните за контактите е видно,че турските КРО, чрез представителите на "Балкантранс",разтавени по целия маршрут през Турция,в разговорите с българските шофьори събират информация за НРБ, изучават шофьори,проявяват интерес към такива,бивши служители в МНО и МВР,въвличат ги във валутно-контрабандни сделки.Представителите на "Балкантранс" постоянно се въртят по различните паркинги,за да не влизат контактите им с шофьорите,в нашето полезрение.

II. МЕСТА ПО РЕЛАЦИЯТА ПОЛЗВАНИ ОТ ПРОТИВНИКА ЗА СЪБИРАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ОТ ШОФЬОРИТЕ НА ЕП - РУСЕ И СО " М А Т "

- Паркинг "Лондра" - новооткрит,на 20 км. от Истанбул.Целият персонал на ресторанта е от изселници.Чрез тях се събира информация,от разговорите на шофьорите за НРБ.

- Паркинг "Адана" - до гр.Джейхан.Чрез представителите на "Балкантранспорт" се събира информация.Чести са случайте когато някат новопостъпили шофьори на разговори в тяхната служебна стая.Шефа на полицията често посещава този паркинг и в ресторанта контактува с шофьори.

- Паркинг "Сивас" - в близост до гр.Сивас.Информация се събира,чрез представителите на "Балкантранс".Активно участва и шефа на паркинга ,който се подозира за връзки с турските КРО.

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

III. ПО ХАРАКТЕРНИ ПРОЯВИ НА ШОФЬОРИТЕ ОТ ЕП - РУСЕ В СТРАНИТЕ НА АЗИЯ

- В близост до с.Калджа Хаман,шофьора е бил спрян от жандармерията.При проверката намират 18 бутилки уиски. Задържан е от жандармерията и престоява 17 дни в затвора.Прави впечатление,че след освобождаването му не му дават документ за престой в затвора и че делото е приключило.По данни от ВГУ е видно,че съществуват симптоми за подхождане към него,от турските КРО.

- В близост до Анкара,шофьора Борис Иванов Шекеров е задържан от полицията за извършена катастрофа.Престоява 15 дни в затвора. Разпитван е по различни въпроси от прокурора.Проявен е интерес към него,поради факта,че българското консулство в Турция,чрез представителите на СО "МАТ",настояват за по скорошно насрочване на делото.

- В района на гр.Адана,шофьора е задържан от полицията,за блъскате на пресичащо дете.Престоява 15 дни в затвора.Към него е проявяван интерес от представителя на "Балкантранс" Саметтин Башаран и шефа на полицията в Адана,след като разбират,че лица му е служител на МВР в Шумен.

- В района на гр.Одрин са задържани шофьорите Велизар Славдански и Борис Бояджиев,за спиране на паркинг до военно поделение.Разпитвани са от цивилни и са обискирани.След това са освободени.

Анализа на случайте на задържания показва,че турските КРО активизират работата си по транзитно преминаващите български шофьори.Търсят се нови форми за задържания,разпити /за носене на алкохол,за валутно-контрабандни сделки,за продажба на найта/.

IV. ОЦЕНКИ И ИЗВОДИ

- Турските КРО търсят най различни форми за подриване дейността срещу НРБ.Чрез концентриране на изселници по релацията,те се стараят да събират интересуваща ги информация за нашата страна,а също и за служители на МВР,МНО и членове на БКП.

Из архивите на ДС

259

- Турската полиция и жандармерия извършва строг пътен контрол и щателни проверки на автомобилите и шофьорите от българския МАТ. Освен административни мерки,те задържат и разпитват българските шофьори.

- Въведен е засилен пътен контрол в северната част на Турция, като е създадена организация за записвания на километропоказателите и времето за придвижване между контролни пунктове.

- Всички отклонили се от маршрутите шофьори и такива паркирали в близост до военни поделения най строго се санкционират,разпитват и влизат в полезрението на турските КРО.

Отп. в 2 екз.
№ 1 отдел XI ВГУ-ДС
№ 2 лит.д.№ 1779/68
Изп.Матев
Нап.Матев
20.XII.1980 г.

СТ.РАЗУЗНАВАЧ
отделение 11 ДС:
Ст.лейтенант
/Бл.Матев/

-2 ЯНУ 1981 г.
Разпореждане по в. 1 бр.
и изпращане 140-1

Строго поверително! 7

УТВЪРЖДАВАМ
ЗАМ.МИНИСТЪР НА МВР
Генерал майор
..... 1955 година
С о ф и я

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Е

ОТНОСНО: Съгласуване мерките на нашите органи с органите на ДС на Народна Република Румъния, Чехословакия и Унгария по пресичане опитите на чуждите разведки да използват Дунавското корабоплаване за провеждане на подривна дейност.

От получаваните до сега агентурни и други данни е установено,че американското разузнаване с център Виена,използува българските невъзвръщенци и изменници на Родината живущи в Австрия, за изучаване /подготовка/и вербовка на лица,моряци от екипажа на нашите кораби плаващи по река Дунав.По същия начин,по отношение на нашите моряци от Дунавското корабоплаване работи и югославското разузнаване.

В потвърждение на горното можем да посочим редица факти, които показват,че както американското,така и югославското разузнаване,по всевъзможни начини,посредством изменниците на Родината и невъзвръщенците намиращи се във Виена,са подхождали за вербовка към наши моряци.Установени са и два случая на извършена вербовка на наши секретни сътрудници.

Едно от най-разпространените средства,което създава условия за контакт,изучаване и въвличане в престъпление /компроматериал/на моряците е контрабандна търговия на ценни стоки,свързано с изнасянето на валута от демократичните страни във Виена. Тази търговия се извършва от изменниците на Родината и невъзвръщенци,намиращи се във Виена,улеснявани от българските невъзвръщенци в Братислава - Чехословашката Народна Република от една страна и

Из архивите на ДС

261

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 28.09.2016г. Секретар:

8-

нашите, чехословашките, унгарските, румънските и австрийските моряци от друга страна.

Като се има в предвид описаната на кратко обстановка по дунавското корабоплаване, с цел разкриване агентурата на чуждото разузнаване всред моряците, пресичане на по-нататъшните опити на врага за подривна дейност, разкриване и прехващане на евентуални шпионски канали и пресичане контрабандната търговия ползувана като средство за замаскиране дейността на чуждата разведка,

П Р Е Д Л А Г А М Е :

1. От наша страна, въз основа на получените до сега агентурни и други данни относно опитите на капиталистическите разведки да използуват дунавското корабоплаване за провеждане на подривна дейност, да се изготви подробна информация, която да се предаде на органите на ДС на Румъния, Чехословакия и Унгария.

2. Да се поиска от органите на ДС на Румъния, Чехословакия и Унгария да ни информират по същия въпрос и по-специално с какви данни разполагат за нашите моряци.

3. Да се размени информация между нашите, румънските, чехословашките и унгарски органи на ДС, относно подозрителните връзки на моряци с изменници на Родината и невъзвръщенци и с обекти на разработка в пристанищата.

4. Съвместно разработване на обекти и ползуване на агентура, както от средата на моряците, така и други лица свързани с тях.

5. Да се влезе във връзка с ДС Чехословакия и съвместно с тях се прегледат материалите за лицата:
и , за които разполагаме с данни, че същите се занимават постоянно с контрабандна търговия, разполагат с крупни суми валута и посредством нашите и др. моряци поддържат контакт с българите изменници на Родината във Виена, за вземане отношение.

София, 10.VI.1955 година

НАЧАЛНИК УПРАВЛЕНИЕ III-ТО ДС
Генерал майор

ПРЕДЛАГАТ: - НАЧАЛНИК УПРАВЛЕНИЕ I-ВО ДС
полковник

НАЧАЛНИК УПРАВЛЕНИЕ II-РО ДС
полковник

Строго поверително!

ГОДИШЕН ОТЧЕТ

За агентурно-оперативната работа по обслужване на ККЗ "Г.Димитров" и сух док през 1955 година.

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

I.ОПЕРАТИВНА ОБСТАНОВКА.

В ККЗ"Г.Димитров" и сух док работят общо 3,923 човека,от които установен вражески контингентт 120 .

Контингента е концентриран предимно в ръководните служби и отдели и в по-вечето случаи заема отговорни места.Най-голяма концентрация на вражески контингент има в отдел"Главен технолог",в плано новият отдел и в счетоводството.

През годината дейноста на вражеския контингент бе изразена в следните форми:

1.Искуствено създаване условия за лесно изпълнение на производствения план,като се определя завишена трудоемкост за построяване не на плавателните съдове от отдел"Главен технолог".Така например - в донесението си от 20.IV.1955 год.резидент "Буря" донася,че за направ вата на "Бата порта" - врата за сухият док,са определени 360,000 часа,а от отчетните дани се вижда,че "Бата порта"е направен за 176,284 часа. Последното се подтвърждава и от донесението на инф."Манолов" от 24.III.1955 год.В друго донесение на инф."Манолов"от 28.VI.1955 г. се казва,че корпусната работа по 1000 тонната дунавска баржа е била занормирана като е дадено двойно по-вече часове.Има и много други такива случаи,за които разполагаме с агентурни и официални дани,от които е видно,че трудоемкоста е винаги завишавана.Това състояние се установи и от ревизионата комисия на М-вото на Финансите,а също така и тази от М-вото на Транспорта.

Последствията от широката трудоемкост са,че не се създават условия за затягане организацията на работа,а напротив - производствения колектив се дезорганизира,защото план е лесно изпълним.Освен това намалява се производителноста на труда и се оскъпява продукцията.Широката трудоемкост дава възможност,да се покриват всички бракове в производството.С нея се оправдават престоите и не може да се изгради реален план.

Из архивите на ДС

263

№ 48

Може да се предполага,че това е плод на вражеска дейност, защото се върши от отдел"Главен технолог",където от работящите общо 35 човека,21 са вражески елементи.и почти всички са на ръководни длъжности.Самият отдел се оглавява от обект на разработка"Хамелион", който в много случаи оказва давление,да се определя голямата трудоемкост.

2.Имаме случаи на изваждане от строя електромотора на северната помпена станция на сухия док,който бе спрян благодарение бдителноста на един от обслужващите обекти.в процес на запалване. В противен случай можеше да се причинят големи щети и да се дадат човешки жертви.Аварията на електромотора се получи следствие на лошият монтаж от строителите на помпените станции,които бяха в болшинството си вражески елементи.При приемането на въпростните електро мотори,като подготвителна комисия бяха изпратени от ККЗ-"Г.Димитров" инженер Жупунов-вражески елемент,обекта"Хамелион"и инженер Бояджиев, който се води на ОД.Същите не са замерили центровката на електромотора,а само са го огледали и са разрешили неговата експлоатация. Случаят с електромотора също може да се предполага,че е дело на врага,насочена към изваждане на машините от строя,с цел - нанасяне щети на Народното стопанство.

3.Друг вид вражеска дейност беше писането на лозунги с вражеско съдържание,насочени към Народната власт,БКП и СССР.Така например - в клозета на бившият завод № 2 бяха написани 3 лозунга с черен молив,печатни букви на вратите,със следното съдържание:-1. "Работнико,бъди патриот за Родината,не се подавай на комунистически интриги.Терорът няма да продължи много.Бъди разумен".2.Българино,не се подавай на интригите на КПСС и БКП".3.Долу СССР,долу Мира".Двата лозунга са написани преди 9.IX.955 год.,а третият на 21.IX.955 год. Авторите на лозунгите не са открити,поради липса на елементарни улики за насочване към определен кръг хора.От съдържанието на лозунгите ясно личи,че това е дело на врага.

4.При строителството на обект 586 се разхищаваха много парични средства и материали,възлизащи на 400,000 лева,които разхищения се правяха така:-Надписваха се работни процеси,не се спазваха едините държавни норми,което довеждаше до двойно заплащане на труда и се оскъпяваше строителството.Освен това,безразборно се разхищаваха материали,които нашата страна внасяше от чужбина.По тези разхищения бе извършено от наша страна задълбочено разследване и документиране. Предизвикана бе комисия,която също констатира установенията от нас

Из архивите на ДС

264

л.79

случаи,с което се потвърдиха данните с които разполагаше службата. Беше изпратена подробна справка до М-вото,но защо не се взема отношение,не ни е известно.Тези разхищения се получиха за това,че на ръководните места по строителството на обекта бяха застанали вражески елементи,в резултат на което се получиха и горепосочените случаи на разхищения.

5.През годината бе получен сигнал за замислено бягство зад граница от работник от обект 586.Сигнала бе получен от с.с.на службата.По същият веднага бе реагирано и по проучване се установи, че данните отговарят на истината.Лицето бе задържано и при разпита призна за изменическите си намерения,като потвърди агентурните данни с които разполагахме.Същото бе филтрирано и освободено.

6.За отбелязване е,че през тази година като най-характерна вражеска дейност са вражеските изказвания,насочени към Народната власт,БКП и предсказващите предстояща война.Така например : - на 23. V.т.г.инф."Л.Панов"донася,че изключения от БКП по политически причини-Стоян Янакиев се е изказал:"Малко им остана на комунистите.Кръв ще се лее,но ще се освободим от Червеният фашизъм".На 21.IV.т.г. инф."Банциг"донася,че лицето Ц.Костов се е изказало,че при една война СССР ще бъде скоро смазана от базите на САЩ близо до границите на СССР.Тези изказвания и много други такива са правени от лица,произхождащи от вражеския контингент.

В сравнение с вражеската агитация,водена през миналата година,то тази година вражеските изказвания са по-малко,поради това, че бесно-изпълнимите планове донасят добро заплащане на работниците в завода.

II.ПО ОПЕРАТИВНИЯ ОТЧЕТ И РЕАЛИЗАЦИИТЕ.

Към 25.XII.1955 год.на оперативен отчет се водят:

общ брой на контингента.	На оперативен отчет							Не взети на оперативен отче				
	лични октив ни. р/ки	лич. пред. р/ки	НД	ОД	наблюдават се	не се наблюдават	всичко	проучени	не проучени	наблюдават не	не се наблюдават	всичко
190	1	5	6	101	92	21	113	53	24	54	23	77

Из архивите на ДС

80
1151

По линии контингента се разпределя така:

1. Легионери _ 26
2. Уволнени офицери - 14
3. Били в капиталистически страни, 15
4. ЗНС/о/ и ЗМС/о/ - 12
5. Полицаи - 5
6. Репресирани от Народната власт, 8
7. Кулаци - 4
8. Бивши фашисти 10
9. Анархисти - 1
10. Кубратисти - 1
11. Подържащи връзки с капитал. страни 17
113

265

След изясняване сигнала за бягство, лицето имащо изменически намерения бе филтрирано и поради това, че произхожда от близки нас среди, бе освободено.

През годината са открити 3 лични предварителни разработки:

а/Лична предварителна разработка "Хамелион", открита за това че обекта е проявил подозрителен интерес към Съветските специалисти и се явява като най-голям виновник за даване на широка трудоемкост при корабостроенето. Самият обект произжда от буржоазно семейство, засегнато от национализацията.

От досегашното водене на разработката се потвърдиха данните, за миналата му дейност на обекта. Получиха се много агентурни и други материали, които уличават обекта като главен виновник за оскъпяване на продукцията в завода. По тези дани сме уведомявали своевременно и Окръжния Комитет на БКП. Със собствени сили не можеме да разрешим въпроса, който стои пред разработката, а именно - защо обекта върши всичко това, за което е необходима помощ и от по-горното ръководство. Сега по разработката се подготвя комбинация, която ще проведем с помоща на ръководството от София.

б/Лична предварителна разработка "Пепелянка", открита за това, че обекта е уволнен офицер, бил 3 години в Германия, а след това изпращан в ТВО. Разработката имаше за цел - да изясни дейноста на обекта и след това да подходи към вербовка на последният. Изяснени са всички моменти от миналата дейност на обекта и е направено предложение за вербовка.

Из архивите на ДС

в/Обекта на третата лична предварителна разработка е директора на корабостроителното училище,който произхожда от кулашко семейство.Разработката е открита затова,че за обекта има проверени дани,че е ползуван за събиране на шпионски сведения от реализиран агент на английското разузнаване.Разработката е открита скоро и новопридобити дани по нея няма.Предстои провеждането на комбинация по разработката,с цел - изясняване дали в настоящият момент обекта работи за някое капиталистическо разузнаване.

През годината най-активна дейност прояви контингента,произлизащ от средата на буржуазните специалисти,който в болшинството си заема отговорни длъжности,както в отдел"Главен технолов",така и в плановия отдел.Изброените случаи на проявена вражеска дейност в оперативната обстановка са дело на този контингент.

През годината е реагирано своевременно по получените сигнали,за остра вражеска дейност.Има се предвид случая с аварията на електромотора,разхищенията в обект 586 и оскъпяването на продукцията в завод"Г.Димитров".

Разработките през годината са водени с бавен темп.Не са провеждани настъпателни мероприятия,а се предлагат и провеждат леки такива,които не могат да изяснят задачите,стоящи пред разработкитец

В общи линии контингента в завода е установен.Още преди получаването на заповед 402,по указания на Зам.Началник управление III-то,по бившите заводи на"Корбсо"бе отпочната проверка на целият състав.От направеното до сега се установиха много вражески елементи, които представляват интерес за службата,а до сега не са били известни.

III.ПО СЪСТОЯНИЕТО НА АГЕНТУРНО-ИНФОРМАЦИОНИЯ АПАРАТ.

Към 25.XII.1955 год.групата има в наличност следната агентура:

	агенти	информатори	резиденти	всичко
Налични	4	25	3	32
Нововербовани	1	1	1	3
Всичко	5	26	4	35

През годината са проведени 3 вербовки - на 1 агент,1 инт

Из архивите на ДС

№ 5829

форматор,1 резидент.

По добра е вербовката на агента,който макар и от скоро време да работи,показва добри възможности и качества.При вербовката му бяха спазени всички изисквания на заповед 308.През годината цялата агентура е срещана сравнително редовно и в ЯК.Недостатъчно е ползувана агентурата по установените й връзки,което се дължи на слабата подготовка за срещите.По-големият процент от поставените задачи са общи и не последователни,което е основната слабост,за не получаване по-добри резултати.

С изключение на агентурата в Сухия док на другата агентура връзките са регистрирани.- или на 31 сътрудници са регистрирани 82 връзки.

267

Слабо ръководство на агентурата си упражниха през годината оперативните работници Господин Михов и Симеон Цветанов,поради това, че общата култура на сътрудниците,които имаха да ръководят,~~далеч~~ превишаваше тяхната.

Наличната агентура не е достатъчна по количество и качество,за да обезпечи разработването на вражеския контингент.Така например - с 31 сътрудници трябваше да се обезпечи разработването на 121 човека от вражеския контингент,взет на оперативен отчет.

Като се направи паралел между социалното положение на агентурата и това на контингента,се вижда следното състояние:

Всред вишите ръководители имаме контингент от 20 човека, а само 2 информатори.

Всред средните технически ръководители - 80 души контингент а 15 сътрудници.

Всред нишите работници - 21 души контингент,а 14 сътрудници.

От направеното сравнение се вижда,че най-лошо се разработват вишите ръководители,които оглавяват производството и са предимно инженери,завършили в капиталистически страни.Последното трябва да се има предвид в работата през следващата година.

IV.СТИЛ И МЕТОД НА РАБОТА.

През отчетната година темпа на работата не беше на нуждната висота.Не се почувствува у всички оперативни работници напрежение и

Из архивите на ДС

1583

стимул за срочно изпълнение на заплануваните мероприятия.От друга страна и ръководството често е забавяло даването му за утвърждение предложения.Същото не достатъчно е взисквало от оперативния състав за изпълнението на поставените задачи.

За подобрение на работата за в бъдеще да се има предвид,че е необходимо мероприятията по оперативния отчет да се обмислят заедно с ръководството,включително и началник отделенията,за да могат същите да бъдат по-пълни и целенасочени.За цялата агентура и тая с по-големи възможности,да се направят планове за правилното им използуване.

За се повиши взискателноста към оперативния състав от начашник отделението.

268

30.XII.1955 год.
гр.Сталин.

Изготвил - Зам.Началник отдел.3-III:
лейт.Керонов

РМ/

Строго поверително!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

КРДОПБГДСРСБНА
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :28.09.2016г.Секретар :

С П Р А В К А

ОТНОСНО: контрабандата на стоки и валута извършвана чрез екипажите на корабите на БРП и български и други граждани намиращи се на чехословашка територия.

Нашите моряци получават чужда валута обикновенно от намиращи се българи в пристанище Братислава - Чехословакия. Тая валута моряците изнасят във Виена и закупените срещу нея стоки препродават в Братислава според уговорката или ги предават пак на същите лица от които са получили валутата срещу определено възнаграждение-комисионна.

На борсата във Виена често се търси българска, румънска и унгарска валута, но редко чехословашка. Това подсказва, че за момента най-добри условия за контрабанда има в Чехословакия на пристанище Братислава. За това благоприятства и голямото търсене на контрабандните стоки предлагани във Виена и по-слабия контрол в пропускателната система от страна на чехословашките власти.

Моряците предпочитат да вършат продажбата на контрабандата си в Братислава. Редко наши моряци продават контрабандните си стоки по румънските и унгарските пристанища. Фактически крупната контрабанда се върши между Виена и Братислава, като за това особенно много съдействуват намиращите се в Братислава българи и .Така през м. август 1954 год. българина в Братислава дава на моряка 750 / седемстотин и петдесет/ долара в плик, който от своя страна ги дава на моряка и на , за да закупят от Виена часовници и найлонови чорапи и ги предадат на срещу 10 % комисионна. и пристигайки във Виена закупуват срещу тия долари 140 бр.часовници и 60 чифта найлонови чорапи,коитс поделят помежду си.От тая стока за тях остават по 7 /седем/часовника и 6 чифта найлонови чорапи.

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

През м.октомври 1954 год. предава на българ ски моряк 600 долара, срещу които от Виена биват закупени 240 часовника и 80 чифта найлонови чорапи , които също се предават на в Братислава /агентурни данни/.

През м.януари 1955 год. българина от Братислава дава на моряк от м/к "Свищов" 22,000 чехски крони за да ги предаде чрез главния механик на кораба във Виена.Кроните не стигнаха Виена, защото моряка който ги донесе на кораба бе заловен и разобличен.Оказа се, че е снабдявал трима моряци от кораба "Свищов" с долари и чехски крони. На един е предал 22000 чехски крони, които е получил от три различни места.

се снабдява с долари чрез Прага, ползвайки за канал евреи-търговци. Заминаващите българи във Виена получават валута и др. предмети чрез посредник на .Посредникът българин живее в района на пристанище Братислава и бил учител в едно училище за подготовка на обикновен морски кадър.

Механика е подържал връзки с некоя си СУЗИ/Зузи/ югославянска гражданка живуща в Братислава, . Сузи е на около 28 години, руса коса, стройна жена, висока около 1.80 м.,красива, чиновничка в Братислава.Рисува хубаво и следва някакви курсове по художество. Живее заедно с брат си, който следва в Прага. Същия е на около 30 години, на ръст към 1.70 м., черноок, облечен добре.

През м.август 1954 год. , българин, живущ в Братислава дал 500 долара на двама моряци българи за да му закупят контрабанда от Виена. дал писмо до във Виена, в което му изпраща други 100 долара и иска да му изпрати стока. е предал на един моряк 180 долара и 1000 крони, за да ги предаде на във Виена. Когато някой наш кораб не спира във Братислава , тогава горепосочените лица отиват в Комарно, където се срещат с моряците и там им предават валутата. Посочените българи в Братислава се снабдявали с долари и крони от българин в Чехословакия, известен под името - бивш директор на горите в Чехословакия.

Крупните суми долари с които постоянно разполагат тия българи дават основание да се предполага, че ги получават по пътища водещи до чуждото разузнаване. За това говори и факта, че българите от Братислава имат лично познанство и определени търговски

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 28.09.2016г. Секретар:

контрабандни връзки с българите намиращи се във Виена.

В своята контрабандна дейност някои от моряците се стремят да използуват и чехски граждани. Бившия механик на кораба " " е влезал във връзка с някой си ФЕРО - милиционер, пристанищна охрана в района на пристанище Братислава. е предал един часовник на ФЕРО. Същия се облакал цивилен и с куфара на му внесал на кораба закупените вещи по контрабанден начин.Често пъти го е черпел с ракия, като последния рейс през месец декември 1954 год. е подарил едно кожухче, закупено от България за детето на ФЕРО / По следствени данни/.

Може да се счита, че цялата тази организирана контрабандна дейност между Братислава и Виена е дело на чуждото разузнаване.За това говорят следните факти:

1. Наличието на контрабандата създава прекрасни условия на американското и останалите капиталистически разузнавания, да осъществява под прикритието на тази контрабанда шпионските си връзки.

2. Създава сериозен компроматериал за вербовка на наши моряци или най-малко ги разлага и корумпира.

3. Създават се условия за тези които ламтят за лесно забогатяване да има постоянен контакт между моряците и намиращи се във Виена българи, които на "тъмно" и в процес на контрабандните сделки разпитват моряците по интересуващите ги въпроси в нашата страна и по този начин проучват самите моряци и пр.

4. Чрез контрабандата капиталистическите разузнавания се снабдяват с валута от демократичните страни на много по-ниски от номиналната й стойност цени, която използуват за свои цели.

Това се потвърждава от следните факти:

Системно явление е, когато нашите моряци получават задграничния си аванс в шилинги, а те винаги предпочитат това, да закупуват часовници и найлонови чорапи от изменниците на Родината във Виена, които продават тези стоки на по-ниски цени отколкото по виенските магазини.Така например , един часовник който струва на магазина 500 шилинги, изменниците го продават по 300-350 шилинга / по данни от агентурата тези часовници изменниците донасят контрабандно от Швейцария/ като се има предвид, че нашите моряци при един рейс получават аванс в шилинги от 450 до 900 шилинга, в зависимост от длъжността която заемат и с тях може да закупи от изменниците от най-евтините часовници от по 60-70 шилинга -примерно,

Из архивите на ДС

ако получи аванс 700 шилинга може да закупи 10 броя часовника. Тия 10 броя той отнася в Братислава, където с помоща на посочените по-горе българи живущи в Братислава, ги продават по 300 крони и получават за тях 3,000 крони. Тези 3,000 крони при повторно отиване във Виена ги обменя за шилинги при онези изменници, които се занимават с обмяна ва налута, но ги обменят не по номиналната им стойност, а в зависимост от това каква валута е необходима в момента на изменника. С шилингите, които моряка получава за изнесените 3,000 крони, той може да закупи около 23 контрабандни часовници, които като занесе пак в Братислава и продаде на посочените по-горе начини по 300 крони, ще получи 7,000 крони. Ако моряка получи валутата си в аванс в крони или унгарски флоринти, ги обменя пак във Виена като купува часовници. По същия начин чехските и други моряци изнасят българска валута във Виена, като се има предвид, че един чехски моряк получава българска валута 60 лева на ден, т.е. ако стои 30 дни ще получи 1800 лева, а закупува необходимите му хранителни продукти от специалните за това магазини в Русе с 50 % по-евтино от костуемата цена, при което неизразходвания остатък укрива и изнася за обмяна във Виена.

Строго секретно! 81
60-

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

В Ъ П Р О С И

За съвместно обсъждане на съвещанието по пункт 5-ти от дневния ред.

1. Най-целесъобразна организация и разпределение на агентурно-оперативната работа между отделни оперативни работници по линия на водния транспорт.

2. Организация на агентурно-оперативната работа на отделни кораби (товарни и пътнически). Какви контраразузнавателни мероприятия се провеждат, как се реагира на опитите на изменниците на Родината и други лица от капиталистическите пристанища да вербоват или да скланят към измяна на Родината наши моряци.

3. Обмяна на опит по подбора на кандидатите за вербовка из числото на моряците от капиталистическите страни, основа на вербовката, компроматериал, използването му и осъществяването на вербовката (да се приведат един-два най-характерни примери).

4. Методи и средства за разкриване на тайниците и скривалищата на капиталистическите кораби. Разкриване на укриващи се на кораба лица, проверка и обиск.

5. Осъществяването на контрол над бордови (явни) и възможно укрити радиопредавателни станции на капиталистическите кораби.

6. Как е организирана работата по засечени лица и лица, които интересуват нас намиращи се в капиталистическите пристанища и какви дела се водят на тях и какви документи съдържат те. Какви дела се откриват на корабите от капиталистическите страни, посещаващи нашите страни и какви документи се съдържат в тях.

Из архивите на ДС

~~64~~ 282

7. Какви мерки се вземат по отношение на обектите за които има данни, че се занимават с разузнавателна и друга дейност против социалистическите страни през време на престоянето на корабите им в съветските пристанища. Какво практически се извършва за пресичане на тези подривна тейност.

8. Какво отношение имат нашите органи към членовете на екипажа на корабите от капиталистическите страни, които се представят за членове на комунистическите партии на съответните страни или с прогресивни убеждения и които настояват да им се устроят срещи с ръководителите на Партията и местните органи на народните съвети, а също така и към такива лица от екипажа на капиталистическите кораби, които изразяват желание да си останат в СССР, в България и други социалистически страни.

9. Какви лични документи на моряците от капиталистическите кораби и на самите кораби представляват интерес за органите на ДС от страните на социалистическия лагер, за да бъдат същите иззети при подходящи случаи.

10. Как се постъпва у вас в тези случаи, когато отделни (или групи) моряци от капиталистическите страни се обръщат с молба да посетят други (вътрешни) градове на СССР.

11. Да се разкаже как е организирано агентурно-оперативното обслужване на корабостроителни и кораборемонтни предприятия, радиостанции и др. обекти на морския транспорт. Как е организирана охрана на обектите в района на пристанищата.

12. Каква координация съществува във вас с I управление ДС и гранични войски по отношение на изучаване на обектите, които се намират зад граница.

13. Каква координация съществува в работата ви с чехословашките, унгарските и румънските другари по използването на явочни и конспиративни квартири в страните им.

14. Използвате ли вие агентура, която работи на вашите кораби, които посещават капиталистическите страни, тъй че тя да остава за по-продължителен период под различни предлози с цел използването й по конкретни обекти на разработка и за внедряването им в задгранични вражески централи. (Например:

Из архивите на ДС

3.-83
62-

останал по"болест", или изпуснал кораба и др.)

15. Как по-добре да се организира взаимодействието между органите на държавна сигурност от социалистическите страни по провеждане на конкретни агентурно-оперативни мероприятия, за да не се допуска дублиране и разшифровка в работата.

16. Как е длъжна да действува нашата агентура в случай на бърза необходимост да се свързва с органите на Комитета на държавната безопасност (КГБ), за да съобщи особено важни данни за остра вражеска дейност в страната ви и как трябва да действува вашата агентура на наша територия.

17. По какъв начин наш резидент (оперативен работник), би могъл да предупреди екипажа на ваш кораб, когато те се намират в пристанището на капиталистическите страни, ако срещу него се замисля провокация, диверсии или други вражески актове.

18. Моля да разкажете как е организирано административното ръководство на пристанището и взаимодействието на всичките му служби.(Как се осъществява единоначалието).

Лично строго секретно! 1

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

88

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

ОТНОСНО: досегашната съгласуваност между страните от социалистическия лагер по линия на транспорта.

Проведеното съвещание през 1955 год. с представители на органите от народнодемократичните страни в Букурещ, даде положителни резултати. Като начало то показа, че при по-близка съгласуваност и постоянен делови контакт може да се разчита на по-добри резултати в борбата ни срещу капиталистическите разузнавания задграничните емигрантски централи и др. врагове и престъпници.

Разгледаните въпроси и разменени информации между отделните народнодемократични страни относно подривната дейност на капиталистическите разведки които използват дунавското корабопл ване за своите цели, спомогнаха за провеждане на редица мероприятия по-целенасочено и към конкретни обекти.

Разменените информации между нас и другарите от Чехската народна Република за българите живущи в Братислава - , , и др., за които имаше данни, че се занимават постоянно с контрабанда, разполагат с крупни суми валута и посредством нашите и др. моряци поддържат контакт с българите изменници на Родината във Виена, на които дават шпионски и др. сведения.

Проведоха се допълнителни мероприятия по екипажите на корабите, като разместване и сваляне от задгранично плаване на лица по оперативни съображения, придоби се нова агентура, подставяха се честни и проверени патриоти, с което се прекъснаха

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :28.09.2016г.Секретар :

89

старите връзки с изменниците на Родината във Виена и се намалиха техните възможности за използуване от тях на водния транспорт. Те се принудиха да потърсят нови връзки всред екипажите от Българско речно плаване, което спомогна за прихващане на канала за контрабанда между Виена-Братислава-Русе. В резултат на което в началото на 1957 год. се наложи допълнително оточняване на материалите с другарите от Чехската народна Република и изпращането на наш оперативен работник в Чехословакия за вземане отношение по лицата живущи в Братислава и тяхното екстерниране.

Тъй като целта бе да се удари по контрабандата и се използуват новосъздадените връзки с изменниците на Родината във Виена за тяхното по-активно разработване. Участниците в контрабандния канал от Братислава и Русе заедно с моряците бяха реализирани и осъдени.

Разменените информации за засечените моряци от капиталистическите кораби подозирани като кадрови разведчици или агенти посещаващи пристанищата на народнодемократичните страни по Дунава, спомогнаха за поставянето им под наблюдение. Потвърдиха се данни, като тези за служащ в австрийското параходно дружество, който проявява интерес към данни за нашата страна, които могат да ползуват капиталистическите разведки.

Взаимно разменените информации и сведения за отделни лица работещи по транспорта или работили като такива при капиталистическите режими спомогнаха за проверка, оточняване или потвърждаване на едни или други данни по обекти водещи се на отчет, какъвто бе случая с получените данни от румънските другари за бивш капитан на наш кораб и др. такива.

Получените данни от чехските, унгарските и румънските другари за техни моряци, които трябва да се наблюдават агентурно при посещението си в нашите пристанища спомогнаха по целенасочено да поставим работата си.

Макар и не съвсем задоволителни да са резултатите от съвместната ни дейност, все пак показват, че ако се отстранят редицата съществуващи слабости, може да се разчита на сериозни успехи в съвместните ни усилия в борбата против капиталистическите разведки които ползуват каналите на транспорта в своята подривна дейност.

Из архивите на ДС

278

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :28.09.2016г.Секретар :

90

Така, ако още по-пълно и своевременно се бяхме взаимно информирали с чехските другари и дори бяхме провели по-общ план съвместни мероприятия срещу провежданата контрабанда чрез моряците от Българско речно плаване, немаше да допуснем най-големия контрабандист , живущ в Братислава, да се отклони от ареста и да избяга във Виена.

Редица сигнали и данни получавани и обменяни помежду нашите органи не винаги са пълни и достатъчно ясни, поради това, че не се работи по тях за доизясняване на данните или едностранчиво и откъснато се работи, много често се сочат само констатации. Това затруднява или разконспирирва по-нататъшните ходове в работата по проверка на сигнала и особено когато не се указва как и по-какъв начин е получен и какви мероприятия може да се проведат по него за изясняване.

Вредна слабост, която трябва да отстраним е това, че недостатъчно се взаимно информираме по оперативната обстановка в ж.п. транспорт и морския транспорт, както за проявите на врагове те вред служителите в народнодемократичните страни, а така също и за капиталистическите транспортни средства или за лицата от капиталистическите страни пътуващи постоянно между народнодемократичните страни и представляващи оперативен интерес, каквито са разните търговски пътници и представители на капиталистически фирми, по които може да се провеждат съвместни мероприятия, да се взаимодействува между две или няколко народнодемократични страни, като се използват агентите вред служителите от транспорта и др. доверени хора на които може да се разчита за изпълнение на оперативни задачи.

Съвсем незадоволително се използват възможностите на една или друга социалистическа страна за изпращане на техна агентура на временно или постоянно пребиваване в някои от капиталистическите страни представляващи сериозен интерес за дадена социалистическа страна с нейни задачи и на нейни разноски. В това отношение е нужно да се прояви повече инициатива.

Слаба е взаимопомощта по придобиване на разузнавателна информация за оперативната обстановка в съответните капиталистически пристанища, гари и летища, за митническите и полицейски

Из архивите на ДС

режими, пропускателните системи, къде как се третират нашите екипажи и бригади, как може да се преодолява установения режим и пр.

Недостатъчна е взаимната информация и съгласуваността в работата ни по наблюдение на шпионите и др.врагове прикрити в капиталистическите кораби посещаващи пристанищата на една или няколко народнодемократични страни. Нужно е взаимодействие особено когато са заобиколени или разкрити лица прикрити в транспорта подозирани като кадрови разведчици и агенти на капиталистическа страна.

Липсва нужния обмен на опит в борбата ни по взаимодействието за организиране на съвместни мероприятия за откриване в корабите, влаковете и др.транспортни средства на тайници за пренасяне на писма,позиви, друга вражеска литература и подозрителни предмети.

С оглед подобряване на взаимодействието и резултатите от него

П Р Е Д Л А Г А М Е:

<u>А/ Съвместното провеждане на агентурно-оперативни мероприятия по подозираните в шпионска и друга подривна дейност ръководена от капиталистическите разведки и вражеските подмолни централи да става по следния начин:</u>

1. Да се използват възможностите на нашия транспорт за съвместно провеждане на агентурно-оперативни мероприятия по отношение на лицата подозирани в провеждане на шпионска и друга враждебна дейност от страна на капиталистическите разведки и изменнически центрове, насочена против нашите социалистически страни.

Съобразно възможностите и нуждите на отделните органи на сигурността да се разработват съответно съвместни мероприятия и съгласувано провеждат.

2. При получаване на данни, че ще пътува за една или друга страна вражески агент, разведчик или капиталистически гражданин, който представлява оперативен интерес за органите при възможност, да се организира от съответните органи през чиято територия преминава наблюдението му през време пътуването, като се използват всички агентурно-оперативни средства. Получените данни за поведението на обекта да се обменят между заинтересованите органи.

Из архивите на ДС

3. Да се обменява опита от организацията на агентурно-оперативната работа по транспорта в различните социалистически страни и положителния своевременно да се използува и внедрява в другите:

За подобряване на взаимодействието да се установи по-тесен контакт между органите на ДС от съседни страни като например Русе и Гюргево.

4. При нужда да се инструктирва наличната агентура произхождаща от пътуващите транспортни служители между отделните органи на сигурността, когато забелязва вражески и престъпни прояви от страна на пътуващи граждани или такива прояви които са в ущръб на порядъка и сигурността на която и да е социалистическа страна, да уведомява съответните органи в подходяща форма и по начини, които не разконспирират.

Да се инструктира проверената агентура, когато пътува през социалистическа страна и се окажат важни,спешни и остри сигнали и обстоятелства, които трябва веднага да се съобщят на съответните органи на сигурността, как да става това - като се уговаря парол или друг начин и се указва към кого и къде трябва да се обръщат за да докладват.

За целта да се отсчнят места и хора по транспортните средства, гарите и пристанищата, където агентурата сигнализира. Да се укаже на такива агенти в какви случаи може дори да разкрие пред съответен орган, че като агент информира или сигнализира.

Целесъобразно е такива места за връзка да има на подстъпите към големите гари, възли и градове, за да има време да се организират съответни мероприятия при престоя на транспортните средства в тези центрове.

5. При залавяне на писма и други такива пуснати от заподозрени капиталистически транспортни служители или пътници в една социалистическа страна предназначени за лица от друга социалистическа страна, същите да се проверяват, ако е необходимо - обработват и препращат на заинтересованите органи на сигурността за оперативното им ползуване и вземане на съответни мерки.

Из архивите на ДС

281

93

6. Да се обсъдят и използуват възможностите на другите социалистически страни за изпращане на тяхна агентура на временно или постоянно оседание в Турция и Гърция по наши задачи и на наши разноски.

7. Да се оказва взаимна помощ по придобиването на разузнавателна информация (военно-политическа, икономическа, по вражеската емиграция и чужди разузнавателни централи) за отделни капиталистически страни, представляващи особен интерес за една или друга социалистическа страна.

За целта да се използува:

а/ наличната агентура по транспорта и друга с маршрутни възможности;

б/ устройването на агенти или на оперативни работници на заинтересованата социалистическа страна на подходяща работа в обекти даващи възможности за активна разузнавателна работа против интересуващата ги капиталистическа страна, а също така и за прехвърлянето на агентура. Така например, за България особен интерес представляват Турция и Гърция.

8. С немските и чехските другари да се обсъдят конкретни съвместни мероприятия за предотвратяване на зачестилите напоследък от тяхна територия бягства на наши граждани в капиталистическите страни.

<u>Б/ Проверката на сигналите по молба на съответните органи, относно подозрителните връзки, създавани от личния състав по железопътния и друг транспорт с чужбина, да става:</u>

1. Като взаимно се ориентират отделните наши органи на сигурността за подозрителните връзки създавани от личния състав на работа в транспорта от социалистическите страни било на териториите на социалистическите страни, а така също и на териториите на капиталистическите страни (по получаваните данни от агентурата).

2. Да се провеждат съвместни проверочни мероприятия по такива ориентировки, като проверка на подозрителните лица

94

прохождаши като връзки на транспортните служители, подставяне на агентура и провеждане на комбинации и други мероприятия по отношение такива транспортни служители от социалистическите страни, които се разработват по подозрение във враждебна дейност.

3. Заинтересованите органи на сигурността (с писмо, грама или командироване на о.р.) да уведомяват съответната страна, каква молба и нужди имат за проверка на получения от тях сигнал или други въпроси, като посочват или предлагат как да се извърши проверката по официален, агентурен или друг начин или подсказват евентуални възможности за използуване.

След проверката на сигнала, проверяващите органи уведомяват съответните органи, като поясняват по какъв начин е изпълнено и дават получените резултати. Желателно е съгласуване и в процеса на проверката, когато това се налага.

Б/ Съвместни мероприятия за откриване в корабите, влаковете и други транспортни средства на тайници за пренасяне на писма, позиви, друга вражеска литература и подозрителни предмети.

1. С цел организиране на оперативно взаимодействие и обмяна на опит трябва взаимно да се разменят навреме подробни информации за местата и начините на укриване, на позиви и други вражески предмети по транспортни средства, като се посочи и начина на откриването им. При това да се има предвид, че на някои като нашата граница не се правят прегледи на превозните средства.

2. Незабавно да се информират съответните органи на сигурността при получени данни, че дадена капиталистическа разведка разпространява и препраща чрез тайници по транспортните средства позиви и др. вражески материали, като се посочват начините и метода който ползват.

3. При откриване на тайник в транспортно средство, когато не е известно за коя страна е предназначен, органите

Из архивите на ДС

95

откриватели да вземат съответните мерки за наблюдение и проверка, като незабавно се уведомяват съответните страни през които ще премине за организиране наблюдението на тайника през тяхна територия и страната за която е предназначено транспортното средство. Наблюдението на тайника да се препредава от едни на други органи на сигурността.

Из архивите на ДС

Строго секретно!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

ДО
ДРУГАРЯ ЗАМ.МИНИСТЪР МВР
ген.майор Ап.Колчев

Т У К

Д. министр
с молба да се
уведоми Д. Р. Дилянов

6.9.0

ДОКЛАДНА ЗАПИСКА

Изпълняващия длъжността Генерален консул на турското консулство в Бургас ДЖАВИТ ТАРАКЧИОГЛУ,с писмо уведомява турската легация в София,че от анализа на заверяваните от консулството документи,на корабите които превозват стоки за Турция е видно,че повечето стоки,които България изнася за Турция и тези,които минават транзит през България от Чехословакия за Турция се превозват с български кораби.Посочва пример,че за периода юли 1956 година до август 1957 година,с български кораби са извозени за Цариград 11,162 тона стоки,а с турски кораби 2,914 тона.

От горния пример е видно,че нашите износно-вносни централи при сключване на сделките се стремят при износа да ги сключват така,че да ги доставят на турско пристанище,а при вноса да ги купуват франко техните пристанища,като поемат ангажимента за превозването.С този начин на сключване на сделките,нашата страна има двойна изгода.При износа,като отговаря за превоза печели девизи за страната,а при вноса,като превозва стоките с наши кораби спестява изразходването на девизи.Също така превозването на транзитни чехословашки стоки,в повечето случаи се извършва с български кораби,защото те предпочитат по-евтиния и по-добре съоръжен български морски транспорт,а от превозването на тези стоки нашата страна печели девизи.

Из архивите на ДС

285

115

От извършената от нас проверка се установи, че горните данни турския консул в Бургас е извлякъл от официалните документи, които му се представят от "Инфлот" и които документи "Инфлот" е длъжен да им представя в консулството за заверка.

Редица турски търговци са предпочели такъв начин за сключване на търговски сделки т.е. франко Турция, като по-изгоден за тях, без да се съобразяват от това, че е неизгодно за притежателите на турските кораби, чиито интереси в писмото си до легацията ТАРАКЧИОГЛУ защищава.

Донасям горното, за да се има предвид, че турското представителство в София може да повдигне пред своето правителство въпросите, които поставя ТАРАКЧИОГЛУ и да се препоръча на турските търговци да възприемат по-друга линия, при сключване на търговски сделки с България.

Горното донасям за сведение.

София, 5. 9. 1957 година

НАЧАЛНИК УПРАВЛЕНИЕ II-РО ДС
полковник

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :28.09.2016г.Секретар :

Секретно от особена важност!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

105

С П Р А В К А

ОТНОСНО: - Вражеската дейност на агентурата на капиталистическите разузнавания и емигрантските центрове против екипажите на българските кораби по р.Дунав.

БРП разполага с 7 кораба, които превозват стоки със задгранични рейсове. Екипажа обслужващ моторните и безмоторни кораби имащ възможност да пътува зад граница е 165 души. Корабите "Лом" "Видин","Свищов"и "Русе"превозват стоки изключително от "Катараките -Югославия до Братислава, Буда-Пеща и Виена. Моторния кораб "Христо Ботев" се използва, като влекач за превлачане шлеповете в местността "Катараките", а корабите "Пловдив" и "Ан.Кънчев" се използват за превоз на стоки между нашите пристанища и пристанищата на РНР и СССР.

От получените до сега агентурни и други данни се установи, че капиталистическите разузнавания с център Виена посредством намиращите се там българи изменници на Родината и невъзвращенци подхождат към наши моряци с цел вербовка или ползването им еднократно/на тъмно/ за събиране на шпионски сведения за нашата страна и страните от Социалистическия лагер. Създали връзка с нашите моряци представители на капиталистическите разузнавания ги заангажират в контрабанда, правят им услуги с валута, като същевременно обменят такава за подпомагане на тяхните близки в страната, скланят ги към измяна на Родината, изучават ги основно и подхождат към вербовката им.

Така създадената обстановка на материално увличане - леко печелене на пари бе използвано от капиталистическото разузнаване. През 1953 година агент "Кънчев" беше вербован от капиталистическо разузнаване чрез невъзвращенеца с когото преди това агента извършваше контрабандни сделки. По същия начин бе вербован и агент "Серго". На тези двама агенти капиталистическо-

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 23.09.2016г. Секретар:

то разузнаване не даде конкретни задачи за работа, а установи парол чрез фотографията им за свързване и ползване с перспектива.

През 1956 година капиталистическото разузнаване подходи и вербова агентите "Момчил" и "Любен" посредством изменниците на Родината и . Освен тези двама изменници на Родината друг поддимето "Жоро"/има съмнение че е изменника на Родината / се опита да вербова агент "Йовков". В началото на 1957 година изменника на Родината Радин направи опит да вербова и агентите "Али" и "Сашо" и моряка . До като през 1953 година капиталистическото разузнаване подходи към вербовката на агентите "Кънчев" и "Серго" с предварителна подготовка и увличане в контрабанда, то през 1956 година вербовката на агентите "Момчил" и "Любен" извършиха по-пряко, а към "Йовков","Али","Сашо" и моряка подходиха брутално, като им предлагаха голямо количество пари и възнаграждение без да се съобразяват с тяхната политическа принадлежност. По наши

В изпълнение на задачите на капиталистическото разузнаване посредством изменника на Родината агент "Момчил" е свързан с две чехословашки гражданки живущи във Виена - Австрия. Същите приемат пренасяните от агента вещи за и служат като посредници.

Румънския гражданин - месар във Виена на работа в близост до пристанището Пратер кей предлага на нашия моряк да му донесе паспорт от България или партиен билет срещу възнаграждение от 800 шилинга. Магазина на се посещава от всички чуждестранни моряци за снабдяване на екипажа с месо и уреждане на контрабандни сделки. По данни на румънските другари се уличава като резидент на американското разузнаване.

От извършената реализация в началото на 1957 година за контрабанда се установи, че българи живущи в Чехословакия, а именно , , и /сега изменник на Родината в Австрия/ посредством нашите моряци извършват контрабанда от Братислава за Виена и обратно. В тази дейност са заангажирани и чехословашки граждани, какъвто е случая с и др..

Австрийските и немски кораби посещаващи нашата страна посредством лица легендирани като членове от екипажите на корабите се свързват с наши граждани контрабандират, а също така се интересуват за живота в нашата страна, какви заплати получават,има ли съветски войски в нас и др.По наши данни се установи,че в състава на екипажа на западногерманските кораби са легендирани като II-ри

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 23.09.2016г. Секретар:

помощник капитани на корабите или така наречени "цаал майстери", разузнавачи от немското разузнаване.

Обект на разработка в Никополска околия/завърнал се изменник на Родината/ говори пред двама агенти, че очква да получи оръжие посредством австрийски или немски кораби идващи в нашата страна. Начина по който ще получи оръжието не е известен.

Установи се, че редица от изменниците на Родината използват нашите моряци като им услугват на място с валута за подпомагане взаймообразно свойте близки в страната. Така например невъзвращенеца посредством агент "Красимир" подпомага материално брат си живущ в Хасково, изменника на Родината и подпомагат близките си и познати в Поповска околия. Изменника на Родината подпомага лица близки на други изменници на Родината намиращи се в САЩ и др.отдалечени места посредством пренасяне на контрабандни стоки в страната чрез моряка . се уличава в услуга на капиталистическо разузнаване и има за задача да се свързва с наши граждани посещаващи Виена и ги подготвя за вербовка.

От горните данни става ясно, че за да се обхване изцяло вражеския контингент из средите на плаващите зад граница моряци и установените от тях престъпни връзки там, а също така лицата уличаващи се във вражеска дейност срещу нашият лагер посещаващи нашите пристанища се налага координация между органите на сигурноста на зайнтересованите НДС.

С цел предотвъртяване и по-успешно пресичане опитите на капиталистическите разузнавания и разкриване тяхната агентура всред нашите моряци,

П Р Е Д Л А Г А М:

А А.

1. Да се подържа тесен контакт между органите на ДС на НРБ от една страна и органите на ДС на НДС, като се взаймодейства по следните въпроси:

а/ Даване периодическа информация на органите на ДС на зайнтересованата страна относно получените данни за насочване, създаване връзки и подхождане за вербовка от странана н агенти на капиталистическо разузнаване към наши, съветски , румънски,унгарски и чехословашки моряци, като се уточняват резидентите и агентурата на капиталистическите разузнавания намиращи се в тяхните пристанища. При спешни случай когато се установи, че се подготвя прехвърляне на лице през граница,пренасяне на шпионски сведения или

писма и други подозрителни действия да се съобщава незабавно на зайнтересованата страна.

б/ Насочване на агентура по наше искане към българските моряци заподозрени в престъпни връзки с българи невъзвращенци и изменници на Родината през време престоя им пристанищата на НДС. За целта да се предават кратки справки и снимка за всяко лице-обект, като се опомене с кой лица потдържа връзки, кои места посещава,на кой плавателен съд работи и в какво се уличава.

2. Да се предложи на зайнтересованата страна за обмяна периодически информаций за връзките на наши моряци с тяхни обекти на разработка и други лица представляващи оперативен интерес.

3. Да се ориентират чехословашките и унгарски органи на сигурноста за българските граждани живущи на тяхна територия които подържат подозрителни връзки с наши моряци за вземане отношение по тях, като мероприятията провеждани по тях се съгласуват с нас.

4. Предвид на това, че през летниясезон нашите кораби "Русе","Видин","Лом" и "Свищов" ще превозват стоки с маршрут Турно Северин - Братислава - Буда-Пеща - Виена - Пасау и обратно без да се завръщат в нашите пристанища се налага за правилно ръководство и възпитание, навременно получаване на материалите и поставяне съответно задачи да се извърши следното:

а/ В съответните пристанища, а именно: Турно Северин, Братислава и Буда-Пеща съвместно с органите на ДС да се усигори на наш оперативен работник на място за провеждане срещи с агентурата.

б/ Да се усигорят явочни и конспиративни квартири за ползване от нашите органи.

в/ Да се усигори място за съхранение на получените материали, а също така и препращането им.

Б.

1. Да се обмени информация за членове от екипажа на капиталистическите кораби посещаващи нашите пристанища за който разполагаме с данни, че са в услуга на капиталистическо разузнаване или извършват контрабанда.

2. Съвместно с румънските органи на ДС да се организира съвместно налбюдение на капиталистическите кораби по време минаването им през наши и техни води. За целта да се ползват наличните катери на на румънските ГВ.

3. Съвместно с румънските органи на сигурноста да се организира шахматно разтановане на пограничните постове с цел наблюдение движението на капиталистическите кораби по р.Дунав.

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

Строго секретно!

116

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

ПРОЕКТО - ПЛАН

ОТНОСНО: конкретни мероприятия по взаимодействието между органите на ДС от социалистическите страни по транспорта.

По точка I-ва - по съвместните усилия на ДС за борба против капиталистическите разведки, които използват каналите по транспорта в своята подривна дейност.

Раздел А.

По пункт първи - по лицата подозирани в провеждане на шпионска и друга подривна дейност да се проведат следните мероприятия:

а/ , род. 1912 год. жив. Мюнхен Западна Германия. Периодически идва във Виена и провежда вербовки на наши моряци с помощта на изменника
род. 1929 год. И двамата работят за американското разузнаване.
използва във Виена като пощенска кутия и за п.к. чехкинята .

За разкриване конкретната подривна дейност на ДИДОВ, да се проведе следното:

1. На агентурата по БРП да се разработят конкретни задачи по обектите и се проведе комбинация за подставяне на същите фиктивна нелегална организация.

2. Разузнавателното управление да разкрие замислите и подривната им дейност срещу нашата и др. социалистически страни, като за целта внедри към обектите подходяща агентура.

Из архивите на ДС

112

3. За разкриване вражеската дейност на обектите чехо-словашките другари да внедрят подходяща агентура към и приятелката й.

б/ , род. 1915 год. жив. Виена. Върши черна търговия в кафене "Моцарт" съвсем открито, наверно със знанието на австрийската ~~лого~~ция: закупува валута от транспортните екипажи на социалистическите страни

За разкриване конкретната подривна дейност на обекта против нашата и др. социалистически страни да се извърши следното:

1. Управление I и III ДС да внедрят към същия агенти "....", "....".

2. При възможност румънските, чехословашките, унгарските другари да насочат и внедрят подходящи агенти към обекта

в/ , жив. във Виена. ДС бягството си от Чехословакия в Австрия, а и понастоящем се занимава с търговия на валута и др. стоки.

За разкриване дали освен с черна търговия не се занимава с подривна дейност срещу нашата страна и ЧСР, да се проведе следното:

1. Да се внедри към обекта агент произхождащ от транспортните служители "....", с конкретно разработване задачи и линия на поведение.

2. Да продължи изучаването му зад граница и преценят възможностите за увличането му в наша работа.

3. Чехските другари да внедрят към обекта агентура изхождаща от връзките му в Чехословакия с цел разкриване дали не се занимава и с вражеска дейност.

г/ - румънец, месарин, в близост до Пратер кей - Виена е искал да закупи от наш моряк до 800 шилинга партиен билет. Магазина му се посещава от всички чуждестранни моряци за снабдяване с месо и уреждане контрабандни сделки. За разкриване на вражеската му дейност по отношение на нашите екипажи ще се извърши следното:

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

Из архивите на ДС

292

1. Да се внедри към него агент - моряк, с цел изясняване интереса му към български документи.

2. Румънските другари да ни помогнат за изясняване на подривната дейност на обекта против нашата страна и връзките му с нашите моряци.

По пунктове 2-ри и 3-ти - по наблюдението на капиталистически граждани подозирани във вражеска дейност, преминаващи през териториите на социалистическите страни.

а/ За успешно наблюдение на капиталистическите граждани подозирани в провеждане на подривна дейност срещу социалистическите страни и преминаващи през територията им да се организират на възлови места оперативни пунктове.

1. Оперативния състав на тези пунктове, както на границата, така и във вътрешността на съответната страна, ще има задача да приема сигналите от агентурата по транспорта от социалистическите страни за подозрителните прояви на пътуващите капиталистически граждани.

2. При необходимост определени резиденти или отделни агенти да установяват връзка с оперативните работници от пунктовете чрез парол даден на руски език и им съобщават екстрените сигнали.

3. За улеснение при установяването на връзката да се дадат на съответните страни снимки, скица и списание на оперативните пунктове.

б/ На територията на НРБ ще се устроят оперативни пунктове: по направлението - РУСЕ-София, гарите Русе, Мездра и София, по направлението: Драгоман-Свиленград - в Калотино, гарите Драгоман, Пловдив, Димитровград и Свиленград и летище Враждебна.

Раздел В.

По пункт 3-ти - по разкриване и наблюдение на вражеските тайници по транспортните средства.

Из архивите на ДС

119

а/ С цел обмяна на опит по проверката на транспортните средства и разкриване на вражеските тайници да се командировят оперативни работници в социалистическите страни, които на място да се запознаят с практиката и опита на съответните органи.

б/ Препредаването на наблюдението на вражеските тайници да става чрез организираните оперативни пунктове на граничните гари и пристанища по уговорени предварително пароли на руски език.

По точка II-ра.

Пункт 6-ти - за уреждане на съобщителни връзки между нашите и румънските органи.

а/ С цел своевременно съобщаване на сигнали и данни за вражеска дейност да се устрои пряка телефонна връзка между поделенията по транспорта в Русе и Гиргево и между Видин и Калафат.

б/ До уреждането на пряка ~~връзка~~ телефонна връзка да се използува досега съществуващата такава чрез ПТТ и ЖП, като предварително се уговорят кодиране и определят места за срещи.

По точка III-та - Борба с контрабандата в пристанищата и ж.п. гарите.

I. Мероприятия по групата "Вайбург" - Виена.

1. Да се придобие агент в ресторант "Вайбург" който ще има възможност да ни осведомява за хората от групата.

2. Да се подходи с цел вербовка на , експерт от австрийската държавна печатница с цел да получаваме данни за издадените фалшиви паспорти.

3. Да се подстави агент или вербова такъв из окръжението на и с цел получаване данни за тяхната дейност.

4. Да се използуват възможностите на народнодемократичните страни в Австрия за изясняване на следните въпроси:

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

Из архивите на ДС

294

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

а/ Връзките на членовете на групата с капиталистическите разузнавателни служби. Да се обърне внимание за проверка на сигнала за връзки и с американците.

б/ Къде се отдават парите внесени от народнодемократичните страни и как се използват тези пари. Да се има предвид възможноста тези средства да са предназначени за американското разузнаване.

в/ Начин на снабдяване членовете на групата с фалшиви паспорти.

б/ При получаване данни в дадена народнодемократична страна за дейността на групата отнасящи се до друга народнодемократична страна да се изпращат своевременно за вземане на мерки.

6. С цел законспириране на агентурата някои от мероприятията срещу членове на групата да се провеждат на територията на друга страна.

7. Да се обмени информация между ~~народнодемократичните~~ страни по наличните данни за дейността на групата, а в бъдеще при получаване нови данни те своевременно да се съобщават на страната до която се отнасят, по следните въпроси:

а/ връзките на контрабандистите с членове на капиталистическите мисии в народнодемократичните страни;

б/ връзки на контрабандистите с граждани на съответната народнодемократична страна;

в/ начин на изнасяне реализираните суми в народнодемократични валути от контрабандната търговия;

г/ данни за транспортните средства (автомашини) които се използват при пренасяне на контрабандните стоки;

д/ данни за лица от групата които пътуват с фалшиви документи;

е/ данни за способиите по които се внасят контрабандните стоки в народнодемократичните страни.

Из архивите на ДС

Чехословашки граждани страни

121

8. С помощта на чехословашките другари да се вземат мерки срещу наши граждани от Прага и Братислава, занимаващи се с черна търговия, които поддържат връзки с изменници на Родината, живущи във Виена и работещи за американското разузнаване.

След изясняване дали същите не провеждат вражеска дейност срещу нашата страна и чехословашката република, да се вземат мерки за разобличаването и обезвреждането им.

Прилагаме отделни справки за лицата:

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 28.09.2016г. Секретар :

Секретно от особена важност!

914

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

ОТНОСНО: - Вражеската дейност на империалистическите разузнавания срещу екипажите на БМФ при посещение в капиталистически пристанища.

БМФ разполага с 14 кораба, който превозват стоки със задгранични рейсове. Екипажа обслужващ корабите и имащ възможност да пътува зад граница е 346 души. Корабите "Шипка","Вапцаров" и "Смирненски" подръжат линия Варна-Кюстенджа-Одеса-Александрия-Порт Сайд-Латакия-Бейрут и обратно, "Кондов","Касабов","Добруджа","Септември","Тракия" и "Пабла" пътуват изключително до турски, гръцки и в отделни случай до пристанища в близкоисточните страни, а корабите "Балкан","Левски","Родина","България" и "Ботев" се използват за океански и презокеански рейсове.

От получените до сега агентурни и други данни се установи, че капиталистическите разузнавания проявяват интерес към нашите моряци, като се свързват с тях посредством българи невъзвращенци и изменници на Родината, а също така и други лица имащи служебен допир с нашите екипажи. Създали връзки с наще моряци представители на капиталистическите разузнавания след изучаване пристъпват към вербовка на членове на екипажа, склонят ги кам измяна на Родината, използват ги на тъмно за събиране на сведения за Социалистическия лагер, провеждат вражеска агитация против страните с народна демокрация, увличат ги в контрабанда и им извършват различни услуги с цел изучаването им.

Така например: Лицето - български еврейн живущ в Хайфа-Израел от дълги години се е свързал с аг."Христо" на когото първоначално е правил услуги с местна валута, по-късно е изпращал вещи до свой близки и познати в България. По този начин е имал възможноста да изучи подробно агента, а също така да създадаадекуствено компроментиращ материал. При това положение урежда на аг."Христо" среща, но поради това, че агента е забеля-

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 28.09.2016г. Секретар:

зал присъствието на двама американски офицери и поради това, че не е имал указания не е отишал на срещата. До сега втора среща не се е състояла поради не възможност на агента. Сам е казал, че не съжалява много за не състоялата се среща, тъй като след месец срещата им ще бъде много по-плодотворна.

Агент "Петров" донася, че пътувайки до Цариград-Турция се е запознал с англичанина , който след продължително изучаване го е вербовал. По наши указания агента е приел вербовката. му е поставил за задачи да изясни кой от капитаните на българските кораби могат да се използват, какви строежи се правят в с.Левня - Варненско, за нефтовите залежи у нас, какви стоки се товарят от наши и съветски пристанища за Египет, има ли съветски войски и военни специалисти в нас, в езерото край Варна има ли база на български подводни лодки и къде правят учение, какви кораби са получени от СССР, къде има радиостанций по крайбрежието и др. В изпълнение на тези задачи е предал на аг."Петров" микрофотоапарат за правене на снимки на военни и стратегически обекти.

Неизвестно лице - българин живущ в Триест се е свързало с членове от екипажа на кораба "Хр.Ботев" и в разговор с тях отправяйки хули против нашата страна се е интересувал от нашите нефтозалежи, къде се намират,какви съоръжения се строят, какъв капацитет имат и има ли съветски специалисти. Така използвайки бъбривостта на отделни членове от екипажа лицето се е добрало до известни данни за нефтозалежите в страната.

Изменника на Родината живущ в Бейрут Ливан се е свързал с моряка . След продължителна обработка е склонил да измени на Родината. За има данни, че е в услуга на капиталистическо разузнаване.

Българския еврейн от гр.Плевен,а сега живущ в Александрия - Египет посредством резидент "Коларов" се е интересувал за лицето на работа в "Деспред"-Варна От проверката такова лице не се установи. За има данни, че е агент на английското разузнаване, като по време на II-та Световна война заедно с брат си/изгонен от Египет/ са дали на списък на английското разузнаване за прогресивните българи живуши в Александрия. През 1957 година е идвал в страната и е правил проверка дали нашите търговски представители в Египет са работили в търговските централи.

През м.април 1957 година кораба "Септември" е посетил пристанище Цариград - Турция. В района на пристанището механика се е запознал с изменника на Родината

Из архивите на ДС

от Бургас. е агитирал , че бил много-добре в Турция, работел и вземал добри пари, като същевременно и учил. Представял е живота на запад като много-добър. От проверката се установи, че е изменил на Родината през м.XII.1956 година с италианския кораб "Арагунезе". При посещение на кораба "България" в пристанище Лондон-Англия лица участващи в ревизията на кораба са оставили в помещенията литература с вражеско съдържание насочено срещу СССР и написана на руски език.

В английските пристанища има уредени специализирани заведения - в тези заведения се допускат най-вече чуждестранни моряци за създаване развлечения, който се покровителствуват от различни организаций. В тези заведения се уреждат забави, правят се услуги на моряците, представят им се жени, като по този начин се стремят да изучават и използват на тъмно членове от екипажа.

В пристанище Анверс - Белгия проявяват голям интерес към моряците от НДС шапшандъра и часовникара е търсил да закупува от нашите моряци злато и златни предмети, като е казал, че такива е закупувал от моряци на кораба "България". По народност е руски еврейн, винаги посещава българските кораби и обменя валута на екипажите. Часовникара заангажирва нашите моряци с контрабанда, като същевременно се е интересувал да закупи съветски фотоапарати "Зорки", рубли и други предмети. В Анверс има уредени барове-малки заведения питиепродавници, където се водят наши и други моряци за закупуване на контрабандни стоки и обмяна на валута, като същевременно се сближават с тях и ги изучават.

С цел предотврътяване използването на тъмно и вербовка на наши моряци от капиталистическите разузнавания е необходимо да се разменят двустранно информаций с НДС за лицата проявяващи интерес към нашите моряци, а така също и организираните места за посещаване използвани от капиталистическите разузнавания. В информациите да залегнат следните въпроси:

1. Да се разменят информации за оперативната обстановка в капиталистическите пристанища от получените до сега материали, а също така при получаване на допълнителни такива за изменение на обстановката своевременно да бъдат уведомявани заинтересованите страни за вземане мярки.

2. Уведомяване заинтересованата страна за лица от капиталистическите пристанища, които установяват съмнителни връзки с наши мораци и проявяват интерес от пристигащите кораби на НДС.

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :28.09.2016г.Секретар :

Из архивите на ДС

3. Своевременно да се уведомяват органите на ДС на заинтересованите страни за разпространението на печатни и циклостилни пропагандни материяли насочени против страните от Социалистическия лагер, като за целта се вземат мярки при посещение на тяхни кораби в капиталистическото пристанище.

4. При установяване и получаване допълнителни данни за открити специализирани заведения в капиталистическите пристанища /такива за сега има открити в Англия/, които се посещават от моряци където им се преставят жени, предлагат им се услуги, уреждат се забави и се пропагандира начина на живот на запад - да се уведомяват заинтересованите страни за вземане мярки.

299

София - 12.I.1958 год.

Строго секретно! 110-113

МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ-УНР

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

Съдържание: за оперативната обстановка в района на унгаро-австро-западно-германските параходни съобщения.

С П Р А В К А

Будапеща 1 април 1958 год.

На органите на Държавна сигурност при Министерството на вътрешните работи е известно следното за дейността в района на параходните съобщения на империалистическите разузнавания и контраразузнавания в Австрия и за дейността на западногерманското разузнаване:

Унгарската народна република по линия на дунавските параходни съобщения има търговски връзки с търговските параходни предприятия в Австрия и Западна Германия. Превозването на стоките от австрийска страна се осъществява от ДДСГ (Параходно дружество в Австрия)и КОМОС(Континентално акционерно дружество на моторните параходи) - параходните дружества. С организацията на превозите се занимава Виенската и Регенсбургската агенции на Унгарското параходно дружество МАХАРТ. От страна на Западна Германия се поддържа връзка с параходното дружество Байерише Ллойд. С организация на превозите на австрийската и западногерманската страни се занимават унгарските агенции ДДСГ и БЛ.

Параходните и експедиторските предприятия ДДСГ и БЛ през време на фашистка Германия, наред с другото, бяха и органите, които служиха, като параван за шпионската дейност в страните на Средна Европа и особено против СССР, а така също и за друга подривна дейност. Ние разполагаме с данни, че в австрийските и немските

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

ІІІ-2-114

параходни представителства, които се намираха в Унгария са работили офицери - разузнавачи от тайния щаб. След заробване на Австрия от страна на Германия, органите на австрийското разузнаване са попаднали под пълна контрола на немците.

Гореспоменатото се потвърждава от някой си , който е работил по представителство на параходната агенция БЛ в Унгария и е бил офицер от немското разузнаване. Също така заместник на ръководителя на ДДСГ НОЙЬЕР ДЪЕРД се е числил към Зихерхайтц Диенст (държавна сигурност) под № . Ние разполагаме също с данни, че служители в бившето унгарско параходно дружество МФТР са били използувани освен от немското и австрийското разузнавания, също така и от унгарското фашистко разузнаване ВКФ/2 и от политическата полиция за шпионска дейност.

Изпратените във фашистка Унгария специалисти по параходни съобщения и превози - по-право офицерите от разузнаването са използували специалисти от старото унгарско параходно дружество МФТР и особено тия, които са служили зад граница, а също и тия, които работили в различните търговски представителства в Чехословакия, Румъния, Югославия и др. балкански държави, по-голямата част от тях бяха завербовани и използувани за шпионска и друга подривна дейност. Ние разполагаме с данни, че , който е работил в търговското представителство в Румъния, за шпионската му дейност е бил изгонен от страната. Сега той е сътрудник на радиостанция "Свободна Европа".

Множина стари специалисти и служители на старото унгарско параходно дружество и сега работят в Унгарските, Румънските и Съветските, а в същото време и в Австрийските и Западногерманските параходни агенции. Тези лица знаят всички пристанища по река Дунав и поддържат връзки едни с други. Тези лица трябва да бъдат взети на оперативен отчет. Първо, защото голямата част от тях е била завербована още до освобождението, и второ, че те служат като база за империалистическите разузнавания.

С Австрия и Западна Германия, параходните съобщения са започнали още 1954 год. т.е. до контрареволюционните събития през 1956 год. От тогава системно от унгарска страна извършват

Из архивите на ДС

куреове 8-10 парахода, с параходните команди наброяващи общо около 300 човека. От австрийска страна също се извършват систематически пътувания, приблизително с толкова параходи и с такъв състав команди. В Западна Германия, от унгарска страна системно пътуват 4-5 парахода и шлепове, с персонал от 100-150 човека. От Западна Германия системно пътуват 11 парахода, с командите наброяващи общо от 300-350 човека.

След установяването на съобщенията, различните органи на разузнаването в Австрия и Западна Германия доста активно се занимаваха с изучаването и вербовката на служители в унгарските параходни речни команди. Завербованите агенти на първо време се използуваха за препращане в нашата страна големи суми пари и пропаганден материал. Без преувеличаване може да се каже, че по-голямата сума от парите беше изпратена за поддръжка на контрареволюционни елементи. Обикновенно, на завербованите агенти са възлагали събиране на политически,стопански и военни данни. Агентите постоянно трябваше да изучават настроението на трудещите се и уровен на живота. На тази основа чрез радиостанция "Свободна Европа" системно срещу нашата Родина се насочваше поток от подстрекателства и клевети. През време на контрареволюционните събития австрийските, западногерманските и унгарските параходи, освен материална помощ, са докарвали значително количество оръжие, боеприпаси и пропагандни материали,които бяха предназначени за контрареволюционните сили. Оръжието в редица случаи беше скрито в колетните пратки на червения кръст.

След контрареволюционните събития, процеса на установяването на реда в страната, различните органи на разузнаването усилено провеждат вражеска дейност. Те повишават своята дейност за сметка на използуването на легалните канали, също така извършват проучвания на моряците от речното корабоплаване. Освен английски и американски разузнавателни органи, в голяма степен се засили дейността на френското разузнаване по отношение на превоза за Средния Изток. Френското разузнаване за гореопоменатите услуги заплаща на своите агенти големи суми.

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 29.09.2016г. Секретар :

АБ-4-116

От времето на контрареволюционните събития активно работят и органите на западногерманското разузнаване и контраразузнаване. Характерно за тяхните методи, че в повечето случаи своите вербовки те извършват под прекритие. Въз основа на досегашните наблюдения се вижда, че западногерманската разузнавателна служба провежда своите задачи по проучване и контролиране в Линц и Регенсбург. Тяхната изследователска работа и работата по проучването най-напред се извършва сред западногерманските служители в речното корабоплаване и такива служители от бившите унгарски граждани, а също така и из средите на унгарските граждани, които са на служба в ДДСГ. В повечето случаи те се опират на такива лица, които са компрометирани пред Унгарската народна република.

По такъв начин подбраните лица се извикват и им се възлага задача, щото те в кръга на унгарските моряци и своите познати, приятели и роднини да подбират такива лица, които биха се съгласили да извършват шпионска дейност на унгарска територия. Доколко ще се удаде да се подберат такива лица, необходимо е да се изпрати телеграма на адрес: Мюнхен, (пощенска кутия) . Съдържанието на телеграмата трябва да бъде"Комме зофорт Йозеф".Също така необходимо е да се посочи къде се намира 4 дена след изпращането на телеграмата. Като изпитна задача се поставя - да се спечели доверие на заподозрените лица или на унгарските моряци от корабоплаването и да се сдобият от тях данните - фотографии и пр. Поставят се и такива задачи, като да се изнесе от Унгария технически прибор, например фотоапарат, морза и др.

В последно време западногерманските, и австрийските полицейски органи с контраразузнавателна цел въведоха агресивно проследяване. По същият начин те използуват и агентурната разработка. Те вербоват унгарските емигранти, които систематически посещават унгарските работници от речното корабоплаване, обкръжават ги и се стремят да ги използуват на тъмно. Имало е случаи, когато за компрометиране и изучаване на моряците от речното корабоплаване са били използувани хубави жени. Може да се забележи и такова явление, че вербоват лекари и към тях се стремят да

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

114-117

насочат моряци за намиране на различни и скъпи лекарства в Унгария. Такива лекарства се предписват и тогава, когато дадено лице не е болно. След подробното изучаване на кандидата, водят го към по-горестоящите връзки, които извършват вербовката. В Западна Германия ние се натъкнахме на случаите, когато разузнавателните и контраразузнавателни органи са използували"интернационалната полиция" за изучаване и вербоване на моряците от речното корабоплаване, като използуваха това, че последните се занимават с контрабанда и пренасяне на валута. С този метод те компрометират кандидатите и след това ги вербоват. Така те искаха да завербоват нашият агент"Секо", който обстойно е бил разпитван. В неговите показания те търсиха противоречия, за да могат по съответен начин да го компрометират. След като това не им се удаде, и агента не изрази желание да им сътрудничи, той е бил предупреден за неговия собствен интерес, да не пътува на територията на Западна Германия."Интернационалната полиция" има вила в Западна Германия в гр. Регенсбург. Тази вила се състои от редица стаи, 32 които от гаража води вита стълба. По наши сведения вилата е снабдена с последните достижения на техниката. Редица от работещите в нея лица говорят на чист унгарски език. Те системно посещават ония места (ресторанти и барове), в които ходят за развлечение чуждестранните моряци от речното корабоплаване. Те активно използуват своите удостоверения и при различни разговори се стремят да се снабдят с информации, като доста агресивно се интересуват от различните данни.

По-често се забелязва, че империалистическите органи на разузнаването, за проверка на моряците от речното корабоплаване използуват агенти-жени. Такава,например, в Линц е , която обикновено се намира на ул.Моцарт в кафе "Клайне Пиколо", търси общество на моряците от речното корабоплаване, посещава параходите им, а също така кани моряците в своята квартира. Също в Линц има и жена, която се ръководи от агента на Си-Ай-Си - , която търси обществото на моряци,посещава

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

6.-
115-118

параходи и шлепове, прекарва там нощите и се стреми да завоюва доверието на моряците. Тази жена предимно търси унгарски служащи в ДДСГ. В Регенсбург - , която живее в Парк-Хотел, има широк кръг от познати сред сътрудниците на западногерманската тайна полиция, системно се намира на различни места за развлечение.

Засилва своята дейност и Виенската агенция на радио "Свободна Европа", която работи във Виена, VII район, под прикритието на . Според нашите данни сред моряците на речното корабоплаване агентурната работа се води от някакъв си , един от сътрудниците на радио "Свободна Европа". Същият е известен и под името . В процеса на агентурното проучване за пробно изпитание се иска да се докарат комитетските вестници, които могат да бъдат използувани за пропаганда срещу нас. На агентите дават да се разбере, че в бъдещ ще им се възложат по-сериозни задачи, които ще послужат като добър източник за печелене на пари. Офицерите от разузнаването на радио "Свободна Европа" разполагат със завербованите хора в австрийската полиция, митницата и водната полиция, които извършват проучването на моряците от речното корабоплаване пътуващи зад граница.

В дейността на империалистическите органи на разузнаването, както в Западна Германия, така и в Австрия, се забелязва определена координация. Разузнаването и ръководството на агентурната работа главно се осъществява от Английските и западногерманските разузнавателни органи, а за изпълнение на частичните задачи се привличат агенти от английската и френската разведки. Съществува стремеж към това, щото агентите наред с донесенията докарват със себе си и документи - например фотоснимки, схеми и други документи.

На австрийска територия полицейските органи са въвели различни ограничителни мерки по отношение на моряците от речното корабоплаване. Съгласно издадените разрешителни моряците могат да престояват само по 5 часа на суша. Строго се изисква спазването на срока. Ако моряците пресрочат времето, то ги строго наказват, арестуват и подлагат на различни наказателни мерки, изучават ги

Из архивите на ДС

и се стремят да ги склонят към емиграция. Най-щателно правят проверка на параходите които пътуват до Виена, няма ли измежду тях моряци, които са изгонени оттам. За тази цел е заведена специална книга за регистрация.

В лагерите, където се намират унгарските емигранти, империалистическите разузнавания и австрийските органи на контраразузнаването насочват своята агентура за разкриване на комунистите, бивши служители и агенти на унгарската Държавна сигурност.

Завербованите агенти, освен в лагерите, се изпращат на работа в ресторантите и места за развлечение, които се посещават от моряците на речното корабоплаване и с които агентите трябва да завързват познанство и да ги проучват. Агентите под претекст на търговски сделки и изпращането на своите близки материални средства, събират на тъмно сведения от разузнавателен характер за положението в Унгария, за това кой от моряците е неблагонадежден. Такива места за развлечение са: ресторант "Свобода", кафе "Домино" и "Европа".

В местата за развлечение служителите и агентите на империалистическите разузнавателни органи, често се представят на моряците като журналисти. Те сядат на масите на които седят моряците, поръчват питиета и завързват непринуден разговор. Те предлагат своите коли за извършване на покупки и откарването на стоките до парахода. Най-често с тях човек може да се срещне, като със журналисти от "Ди прессе".

Набелязаните от средите на моряците лица, се подлагат на основна проверка, кандидатите отначало под форма на любезност получават проверочни задачи, като докарване на телефонен указател, картата на Будапеща и т.н. По-нататък им се възлагат повече или по-малко дребни търговски сделки, и ако кандидата по съответен начин бива компрометиран пред унгарските власти на него възлагат конкретните задачи.

От времето на контрареволюционните събития, завербованите на австрийските или западногермански кораби чуждестранни или унгарски граждани или пътуващите на параходите офицери от разузнаването работят смело и агресивно. Те открито говорят затова, че

Из архивите на ДС

трябва да се използува настъпилата в резултат на контрареволюционни събития в органите на Държавна сигурност определена неорганизираност и едновременно отстъпките по други линии. От времето на контрареволюционните събития, австрийските и западногермански параходи могат свободно да се движат по територия на страната и в коетс и да е място на Столицата. За отстраняването на тези грешки от наша страна бяха взети необходимите мерки. В Западна Германия унгарските моряци в настояще време също могат да се движат навсякъде, обаче са подложени на силно външно проследяване.

Унгарските параходи в Австрия или Западна Германия, освен в изключителни случаи, обикновено спират в Лобау, Хандел-кайн, Линц, Пассау и Регенсбург. Трябва да се отбележи, че Пассау се явява едновременно и гранична гара. Тук на нашите параходи се извършва съвместна контрола от австрийските и западногерманските власти. По наши данни извършваната проверка не е строга. И двата органа извършват същата доста либерално. Властите извършващи проверка, сърдечно и внимателно говорят с моряците и заедно с това се интересуват от положението в Унгария, като събират информационни данни от командата на парахода.

Не веднаж се случваше, че на парахода те пият заедно с моряците, питиета закупени от моряците. За извършване на проверка и получените данни и информация, те веднага донасят в Регенсбург. В случаите, когато на парахода се намират нови лица, регенсбургските органи на полицията след пристигането на парахода, извършват проследяването им или изпращат агента. В такива случай и въобще страничните лица се появяват на параходите, като се оплакват от лошото положение и почти възхваляват народнодемократическият строй. Те се стараят да се запознаят и да се сдобият с данни за положението в Унгария.

Строго секретно! 92 93

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г. Секретар :

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

И Н Ф О Р М А Ц И Я

ОТНОСНО: съгласуваността между органите на сигурността от социалистическите страни взели участие на съвещанието в Букурещ.

Във връзка с взетите решения на съвещанието в Букурещ досега от наша страна е извършено следното:

Уведомихме другарите от РНР, ЧР и УНР за капиталистическите моряци посетили нашите пристанища, които могат да представляват интерес за органите на сигурността. Също така и за наши моряци водещи се на отчет и посещаващи тяхни пристанища.

Информирахме румънските другари за разполаганите данни от нас за , шеф механик от западногерманския танкер " ", явяващ се разузнавач. За представител на " " в Букурещ, който с писмо до наш агент иска сведения от стопански характер и западногерманския танкер "Рурланд" на който екипажа е комплектуван от моряци-кадети от военно-морско училище.

За осъществяване на бърз и пряк контакт между органите на сигурността от РНР и НРБ по линия на транспорта съгласно решението в Букурещ взаимно определихме отговорници на гранич. пунктове: Гюргево - майор ГЕОРГИЯ НИКУЛЕСКУ и ст.лейт.ВАЛЕНТИНА ЙОНЕСКУ, Русе - подполк. ЕКЗЕРОВ и капитан КАРАКАШЕВ.

Калофат - ст.лейт. ГРИГОРИЯ АЛДЕСКУ и лейтенант МАРИНА СТОЙКА, Видин - майор ДАФИНИНСКИ и капитан ВЪЛОВ.

Черна вода - капитан ЙОНА ПОПА и ст.лейт.ДУМИТРИЯ БРДАШ, Кардам - кап. ВЪЛКОВ и капит. СТАНКОВ.

Из архивите на ДС

309

2.- 94

Информирахме чехословашките другари за капитана на м/ка"Юлиус Фучик" КИБИК ФРАНТИШЕК, че при пребиваване в наше пристанище прави вражески изказвания срещу Чехословакия и другите социалистически страни.

Получихме информации от унгарските другари за оперативната обстановка във Виена-Австрия, за капиталистически моряци представляващи интерес за нас и унгарски моряци на стчет при тях. Взели сме мерки за агентурното разработване и наблюдение на същите при идването им в наши пристанища.

Бяхме информирани от унгарските другари за конференцията на международното обединение по ж.п. транспорт (УИК) в Будапеща на 5.VI.1958 г. като за съгласуване работата по капиталистическите представители изпратихме работник, който на място ръководеше внедрената агентура в нашата делегация и съгласуваше мероприятията с унгарските и чехословашки работници. Получиха се добри резултати и интересни данни за международното ж.п. обединение, което активно се използува от френското, английското и др. разузнавания за провеждане подривна дейност срещу социалистическите страни.

12.VII.1958 г.
С о ф и я

ЗАМ.НАЧАЛНИК III УПРАВЛЕНИЕ ДС -
полковник:

пристанище Истанбул 97

Строго секретно!

Екз.№ 1 86-

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

за съвместните мероприятия по изучаването на обстановката в пристанищата на капиталистическите страни.

По пристанище Истанбул.

1. Кои райони на пристанището са затворени от турските власти за пребиваване на кораби от социалистическите страни. От какво е предизвикано това. Охрана на забранените райони. Възможност за проникване там.

2. Възможно най-пълни данни за строителството на пристанищни съоръжения в Хайдар-Паша и за предполагаемото строителство на железопътен мост през Босфора.

3. Режим за българските моряци.

По пристанище Пирея.

1. Събиране на данни за структурата и сътрудниците на агентиращите българските и съветски кораби компании "Scandinavian Near East Agency". Разкриване на чуждестранните разузнавачи, които действуват под прикритието на тази компания.

2. Събиране на данни за структурата и личния състав на пирейската полиция "Астиномия Лиманики", сътрудниците на която носят охраната на съветските и български кораби на пристанище Пирея. Задачи на този полицейски орган, методи на работа. Възможности за агентурно проникване в този орган на полицията.

3. Събиране на сведения за структурата и сътрудниците на пирейската митница. Каква е връзката между полицейската и митническа служба в пристанище Пирея.

4. Събиране на данни за гръцката военно-морска база на остров Саламин /район Пирея/.

Из архивите на ДС

5. Местата на предполагаемо строителство на корабостроителни заводи в района на Пирея.

6. Наличие на центрове на руска и българска емиграция в Пирея и Атина. Каква дейност провеждат тези центрове против моряците от социалистическите страни. Възможности за проникване в центровете.

7. Съществуващият режим на българските моряци в пристанище Пирея. Система на организирането от страна на гръцкит власти на пускането на българските моряци на брега на пристанище Пирея.

По пристанище Итеа.

1. Събиране на данни за полицейските и митнически органи на пристанището. /Има предположение, че в пристанище Итеа няма стационарни органи./ Откъде идват чиновниците от гръцката полиция и митница при пристигане на съветски и български кораби на пристанището.

2. Защо има в пристанището ограничения на времето и количеството на слизащите на брега съветски моряци. От какво е предизвикана съществуващата понастоящем забрана за излизане на съветските моряци в столицата Нома на провинция Ливадия.

3. Събиране данни за структурата и сътрудниците на фирмата "Боксити-Парнас" и действуват ли чуждестранни разузнавачи под прикритието на тази фирма.

По пристанище Александрия.

1. Събиране на данни за разузнавателните и контраразузнавателни органи на ОАР, действуващи в пристанище Александрия против моряците от социалистическите страни. Тяхната структура, личен състав и дислокация.

2. Събиране на данни за структурата и служителите на новата държавна компания за морски транспорт на ОАР "Сосиете Женерал пур ля Навигасион Маритим", която е започнала да агентира съветските кораби в пристанище Александрия.

Из архивите на ДС

312

3. Какви цели преследва групата на т.н."разводачи", постоянно съпровождащи съветските моряци в пристанище Александрия. По лична инициатива ли действуват те, или по задачи на органите на полицията.

4. Събиране данни за гърците, живеещи в Александрия - като разкриване на база за поредни вербовки на агентура и нейното използуване в ОАР.

По пристанище Бейрут.

1. Събиране данни за структурата и чиновниците на пътническата агенция "Voyages Liban - Outre Mer ". Разкриване на чуждестранните разузнавачи, действуващи под прикритието на тази агенция.

2. Режим за българските моряци в пристанище Бейрут.

По пристанище Хавър.

Съществуващ режим за корабите на Н.Р.България:

1. Какъв е редът за прегледа на кораба от властите, доколко щателно се сверява наличието на екипажа с бордовата книга и паспортите при оформянето на влизането.

2. Съществува ли външно наблюдение на моряците, неговите форми и методи.

3. Има ли ограничения по време при слизането на екипажа на брега.

4. Проверяват ли се личните вещи при изнасянето им на брега и при внасянето им на кораба.

5. Може ли да се ползуват фотоапарати.

По пристанище Бордо.

Желателно е да се изучат допълнително следните въпроси по оперативната обстановка.

1. Какъв е реда за оформяне влизането на кораба от властите, доколко щателно се извършва прегледа, проверява ли се наличието на членовете на екипажа по паспортите при пристигане и заминаване.

Из архивите на ДС

29-187

4.-

2. Проверяват ли се от митницата или полицията личните вещи при изнасянето им от кораба и при внасянето им от брега на кораба.

3. Провежда ли се външно наблюдение на моряците в града, неговите форми и методи.

4. Ограничен ли е достъпът на местни жители на кораба. Прави ли се проверка на документите на лицата, посещаващи кораба.

5. Има ли ограничения по време за излизането на моряците от града и за връщането им на кораба.

6. Може ли да се ползуват фотоапарати.

____.IX.1959 година

Полковник: /п/ Соломатин.

превод от руски.
превел: Ивановъ

68 - 89

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 29.09.2016г. Секретар :

Строго секретно!
Екз. №____

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

за резултатите от изпълнението на мероприятията съгласувани с III-то управление на МВР на НРБ.

Според договореността, ние предприехме мерки за изучаване на - собственик на агентска фирма в Истанбул, който представлява интерес за нашите органи.

Някакви данни за това, че има връзка с разузнавателните или контраразузнавателни органи на Турция, или да провежда работа против СССР и други социалистически страни, ние не получихме.

В СССР пристигна по реда на репатрирането бившият секретар на , който при разпита разказа, че владее руски е зик, че има капитал от 200-250 хиляди турски лири, че има връзки със съветски търговски организации още от преди войната и че е скъперник. Главната работа по агентиране на съветските кораби върши сам.

В политическо отношение неговите възгледи представляват ярък израз на пан-тюркски национализъм.

Към политиката на САЩ по отношение на Турция се отнасял сдържано и скептически. В=Своето отношение към СССР не изразявал. П

При него работи като юристконсулт и съдружник неговият син , на 30-32 години, ерген, завършил английски колеж. По политическите си възгледи той е човек с английска ориентация.

Понастоящем няма отношение към обслужването на съветските кораби и поради това не представлява интерес за нас.

Ако е необходимо да се продължи изучаването на И. , ние бихме могли да ем създадем за агентура та чрез

Из архивите на ДС

315

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 29.09.2016г. Секретар:

условия за контакт с и за по-нататъшната му разработка, включително и условия за агентурата на МВР на НРБ.

По уговорка с III-то управление на МВР - НРБ, ние проучвахме шипчандлерана пристанище Истанбул

Според наличните материали, които се нуждаят от допълнителна проверка се вижда, че той по всяка вероятност е свързан с турските разузнавателни или контраразузнавателни органи и е провокатор внедряван от турците в нашите органи. По характер той е страхлив, неустойчив човек, поради което ние престанахме да се занимаваме с него.

В последно време администрацията на съветските кораби не прибягва към неговите услуги и той няма допир с наши моряци

За прилагаме подробна справка.

Материалите за оперативната обстановка в пристанищата на Гърция, ОАР и Ливан и на други държави, за чужденците представляващи оперативен интерес в тези пристанища, а също така и за провежданата от чуждите разузнавателни органи подривна работа против съветските моряци в тези пристанища, са изложени подробно в отделна справка, след запознаването с която ще бъде необходимо да разработим план за съвместни мероприятия, изпълнението на които би позволило да проникнем в разузнавателните центрове, действуващи по морските канали против нашите страни и да пресичаме тяхната активна подривна дейност.

По молба на III-то управление на МВР-НРБ, ние проучвахме някои членове на екипажите на български кораби, заслужаващи оперативно внимание.

Така например, към втория помощник на капитана на парахода "Септември" , бе насочен наш източник, който го познава като съученик в морското училище в България.

изказвал пред агента своите враждебни възгледи клеветял българските комунисти като ги наричал "крадци" и "мошеници".

казал още на агента, че се е срещал в Лондон с някой си , от когото е получил подарък велосипед "Херкулес

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

Подробни данни за същия бяха изпратени в VI-то управление на КДБ на СССР на 18 август 1958 година за информиране на МВР на НРБ.

За разработка на интересуващия III-то управление на МВР на НРБ, капитан на параход "България" ГЕОРГИ ДЮЛГЕРОВ, ние насочихме двама агента, които имат постоянни връзки с него в продължение на две години.

ДЮЛГЕРОВ се е държал непринудено, никакви антисъветски изказвания не е правил и подозрителни връзки в Одеса не е установено да има.

От агент, който има връзки с членове на екипажа на парахода "Кондов", са получени данни, че старшият помощник има другарски отношения с шипчандлера на пристанище Хайфа , който по произход е от Молдавия, преди това е живял в Бендери, Белци и Кишинев. В Ялта живеела сестра на

Според думите на се интересувал от живота в СССР и България и се обръщал към него за малки услуги.

Матрос I-ви клас от парахода "Родина" - НИКОЛАЙ ДИМОВ ЯНКОВ - роден 1911 година, е изказвал пред наш източник своите антисъветски възгледи и недоволството си от народнодемократическия строй в България. За същия прилагаме подробна справка.

Установено е също така, че капитана на параход "Балкан" ДИМИТЪР ЛАНЕВ АТАНАСОВ - роден 1915 година възхвалява живота в капиталистическите страни и клевети съветската действителност.

По молба на III-то управление на МВР-НРБ, ние направихме проверка на . Било установено, че в началото на 1958 година, намирайки се с парахода "Левски" на пристанище Херсон, издирвал свои познати из средите

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

на бивши офицери от белогвардейската армия и проявявал повишен интерес към строеж на военни обекти.

От проверка чрез ПГУ бяха получени данни, че е имал връзки с агента на английското разузнаване .

III-то управление на МВР - НРБ се интересува от капитана на парахода "Вапцаров" - , роден 1919 година, който в миналото имал връзка с гестаповеца АЙЗЕН и с българската царска полиция.

Агентурата отбелязва, че ИВАНОВ се държи сдържано възхвалява живота в страните от Близкия изток и заявявал, че не му харесват сегашните порядки в България.

Вниманието на нашата агентура е било привлечено от старшият стюард на параход "България" ДАВИД ИСАК МАЛАМЕД, роден 1922 година, който се стараел в повечето случаи да поддържа в Одеса връзки с лица от еврейска национал вост, обаче, не е допускал никакви нездрави изказвания.

МЕЛАМЕД разказвал, че баща му и майка му заради своите религиозни убеждения са изселени от България в Израел и живеят в гр.Яфа. Срещал се с тях за последен път през 1958 година.

В гр.Антверпен МЕЛАМЕД поддържал близки връзки с едно еврейско семейство, което се изселило там от България. Главата на това семейство работел в пристанището.

Съгласно договорността с III-то управление на МВР-НРБ, ние провеждахме съвместна работа по установяването на чуждите разузнавачи сред моряците от капиталистическите страни посещаващи пристанищата на Черноморския басеин.

Всред тях бяха установени отделни чужди разузнавачи, които биха били интересни за МВР на Н.Р.България.

Тъй като работата по тази линия е напълно прехвърлена на териториалните органи, техните представители ще дадат пълна информация както по чуждите разузнавачи, установени от техния апарат, така и по тези лица, които са били установени от нашето управление.

Полковник: /п/ Соломатин

15.IX.1959 год.

Превод от руски.
Превел_____

Из архивите на ДС

Строго секретно! 63-

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

П Р О Т О К О Л

В съответствие с решенията приети на съвещанията в Букурещ и Одеса през 1958 г. в гр. Варна от 17 до 20 септември 1959 г. бяха проведени срещи между представителите на органите на Държавна сигурност на НР България, работещи по линия на воден транспорт и представителите на Комитета на Държавната безопасност на Съветския съюз.

На тези срещи присъствуваха:

От Министерство на вътрешните работи на НР България:

1. Генерал майор ГЕОРГИ КРЪСТЕВ, началник III управление ДС.

2. Полковник НЕДЮ ЧОЛАКОВ, зам.началник III управление ДС

3. Полковник АЛЕКСАНДЪР ЧИПАРОВ, зам.началник II управление ДС.

4.Генерал майор СЪБИ СТЕФАНОВ, началник Градско управление МВР - Варна.

5. Полковник ТЕНЮ ДЯНКОВ, началник Окръжно управление МВР - Русе.

6. Подполковник ГЕОРГИ ЯНЕВ, началник Окръжно управление МВР - Бургас.

7. Подполковник ДИМИТЪР ПАНДЕВ, началник отдел при I управление ДС.

8. Подполковник СТЕФАН ГАНЧЕВ, началник IV отдел при III управление ДС.

9. Капитан ДИМИТЪР ВУЧЕВ, началник II отделение, IV отдел, III управление ДС.

Из архивите на ДС

2.-85
64-

От Комитета на Държавната безопасност на СССР:

1. Полковник ВАСЕНКОВ И.Я., началник отдел на II главно управление КГБ.

2. Полковник - СОЛОМАТИН М.Л., зам.началник управление КГБ на Черноморски басейн.

3. Майор КОВАЛЬ А.С., зам.началник отдел УКГБ за Одеска област.

4. Капитан АРХИПОВ А.И., старши оперативен работник при VI управление КГБ.

5. В срещите взеха участие: зам.началник на II главно управление КГБ - полковник ПЕРФИЛЬЕВ Н.М. и съветник на КГБ - при III управление ДС на МВР на НРБ, полковник ПОЛИКАРПОВ Н.И.

Срещите протекоха по следните въпроси:

1. Доклад "За изпълнение на мероприятия по взаимодействието между органите на КГБ - СССР и ДС - НРБ в агентурно-оперативната работа, набелязани на съвещанието в Одеса през юли 1958 г." Докладва генерал-майор Г.КРЪСТЕВ.

2. Изказванията на представителите на КГБ - др. ВАСЕНКОВ др.СОЛОМАТИН, др.КОВАЛЬ и др. АРХИПОВ.

3. Разглеждане на оперативните справки за конкретни лица и обсъждане на мероприятия по тях, набелязани от органите на КГБ - СССР и МВР - НРБ.

4. Разяснняване на въпросите поставени от органите на Държавна сигурност на НРБ,от другарите ПЕРФИЛИЕВ и СОЛОМАТИН, представители на КГБ - СССР, по агентурно-оперативната работа в обектите на водния транспорт.

В резултат на обмяната на мнения и взаимни консултации е бил разработен план за съвместни агентурно-оперативни мероприятия на органите на Държавна сигурност на НР България и СССР по пристанищата на капиталистическите държави и по екипажите на чуждестранни кораби,които посещават пристанищата на България и СССР. (Прилага се план от 6 листа).

С цел оперативното използуване в агентурно-оперативната работа органите на Държавната безопасност на СССР и НР България, страните размениха справки.

Из архивите на ДС

3.-
65-86

Представителите на КГБ-СССР са предали на представителите на органите на ДС - НРБ:

1. Справка за резултати по изпълнение на по-рано набелязаните мероприятия съгласувани с III управление ДС МВР-НРБ.

(в един езкемпляр от 5 листа)

2. За съвместни мероприятия по изучаване на обстановката в пристанищата на капиталистическите държави.

(в един екземпляр от 4 листа).

3. За оперативната обстановка в работата по чуждестранните моряци (за пристанище Одеса) и за наличие на отделни от тях компрометиращи ги материали.

(В един екземпляр от 13 листа).

4. За оперативната обстановка в работата по чуждестранните моряци и за наличие на компроматериали на някои от тях,събрани в пристанищата Измаил и Рени.

(В един екземпляр от 9 листа).

5. Предложение за активизиране на съвместната контраразузнавателна работа в Дунавския речен басеин.

(В един екземпляр от 5 листа)

6. За положително настроени моряци от капиталистическите държави.

(В един екземпляр от 5 листа)

7. За оперативната обстановка в пристанищата на Австрия Виена, Корнайбург и Линц.

(В един екземпляр от 4 листа).

8. За изменение на оперативната обстановка в пристанищата на ОАР.

(В един екземпляр от 3 листа)

9. За оперативната обстановка в пристанищата на Франция

(В един екземпляр от 7 листа).

10. За полицейско-митническия режим в пристанище Цариград.

(В един екземпляр от 4 листа).

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

11. Отделни справки за

и

(По един екземпляр всичко 23 справки от 32 л.)

Представителите на органите на Държавна сигурност на НР България, са предали на представителите на органите на КГБ-СССР:

1. Доклад на началника на III управление ДС МВР -НРБ ген.майор др.ГЕОРГИ КРЪСТЕВ от 17.IX.959 г.

(Превод от български в 3 екз. всичко 42 листа).

2. Справка за агентурно-оперативната работа на кораби-те на Българският морски и речен флот.

(В три екз. всичко на 27 листа).

3. Справка за проявите на моряци от капиталистическите кораби, представляващи интерес за органите на държавната безо-пасност на СССР и НРБ.

(В 3 екз. всичко 23 листа.)

4. Мероприятия по конкретни дела на лица, представля-ващи интерес за органите на Държавната безопасност на СССР и НРБ.

(В 3 екз. всичко 12 листа).

5. Мероприятия за съвместно обсъждане за и за , за и други.

(В един екз. от три листа).

6. Справка за проявите на някои австрийски моряци през време на престоят им в пристанище Русе.

(В един екз. от 2 листа).

7. Списък на чуждестранни агенции агентиращи кораби-те на Български морски флот.

(В един екз. от 6 листа).

Из архивите на ДС

5.-
67-88

8. Отделни справки за
и на и
(По един екз. всичко на 10 листа).

9. Списък на въпросите, зададени на представителите на органите на Държавната безопасност на СССР от българските другари.

(В един екз. от 3 листа).

Страните дойдоха до единодушно мнение за това, че проведените срещи бяха доста полезни и, че за в бъдеще, с цел по-кесен контакт и съгласуване съвместни агентурно-оперативни действия, следва по-често да се провеждат срещи между работниците на заинтересуваните в това органите на Държавна сигурност НРБ и СССР, за обсъждане и разработка на конкретни мероприятия, обезпечавайки заедно с това системна своевременна информация и обмен на получените материали по интересуващи двете страни въпроси.

Протокола е съставен на руски език в 3 екз, два от които са предадени на представителите на КГБ-СССР.

Упълномощени от МВР-НРБ	Упълномощени от КГБ-СССР
Ген.майор	полковник
ГЕОРГИ КРЪСТЕВ	И. ВАСЕНКОВ
Ген.майор	Полковник
СЪБИ СТЕФАНОВ	М.СОЛОМАТИН

гр. Варна, 20.Септември 1959 г.

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата : 29.09.2016г. Секретар :

Строго секретно! 12-93

Екз. № 1

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

/с предложения за съвместни мероприятия по Дунава/.

От 15-17 юли 1958 година в гр.Одеса бе проведена среща между представителите на транспортните органи на Сигурността на НРБ и органите на КДБ при МС на СССР за Черноморския и Долно-Дунавския басеини. В съответствие с резултатите от срещата бе проведена работа по изпълнение на набелязаните съвместни мероприятия.

За времето от юли 1958 г. до август 1959 година, български кораби не са посещавали пристанището Измаил, а няколко кораба на НРБ редовно посещаваха пристанището Рени. Десет български моряка включени в списъка от другарите, като представляващи оперативен интерес, са били поставени под агентурно наблюдение в пристанището Рени, обаче, не са получени никакви компрометиращи материали за тези лица.

Агентите на българските органи на Сигурността "МОМЧИЛ", "КЪНЧЕВ" и "ЛЮБЕН" , за проверката на които са заинтересовани другарите, във връзка с провеждането чрез тях на съвместни мероприятия, не са се появявали в пристанището на Дунавския басеин.

Съгласно постигнатата договореност, наша агентура бе насочена към виенския ресторант "Моцарт", с цел да се установи контакт и започне разработка на бившия български гражданин , който, по данни на МВР на НРБ, се опитва по задача поставена му от американците да се сдобие със съветски военни устави и наставления за различните родове войски. Обаче, на нашата агентура не се удаде възможност да установи контакт с

В процеса на разработката на австрийски моряци, от които се интересуват съветските и българските органи на сигурността, ние получихме нови материали за , и , за които даваме отделна справка.

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

От нашата агентура бяха получени няколко сигнали, че някои български моряци се занимават в пристанище Рени с продажба на контрабандни стоки, с помощта на местни спекуланти.

Така например, на 22 октомври 1958 година постъпи донесение от наш агент, че контрольорът на моряшкия клуб в пристанище Рени купува от български моряци плетени блузи и ги препродава на други лица.

При предприемане на съответни мерки от страна на милицията, на 25 октомври 1958 година е била заловена на местопрестъплението в собствената й квартира по време на покупка на контрабандни стоки от българските моряци: шкипера на шлеп на БРП № и моряка от същия шлеп - неговата жена и съпрузите в показанията си са признали, че се занимават с покупки и продажби на контрабандни стоки.

Според получени агентурни данни, бившият шкипер на шлеп на СДГП № е бил свързан в пристанище Русе за контрабандна дейност със следните български граждани:

- с шофьора на леката кола на СДГП на име
- с шкипера на пасажерския понтон на име ;
- с капитана на товарен катер в залива "Пиминзга" с белег на челото /името му не е установено/.

Понастоящем проявява интерес към своите връзки от преди в България и търси възможности да възобнови своите контрабандни сделки с тях.

Не е изключено, щото изброените по-горе български граждани да поддържат връзка и с други съветски моряци на контрабандна база.

В пристанище Варна на парахода "Раковски" работи като матрос български гражданин - възрастен, висок на ръст, слаб, с руси прошарени коси /името и презимето му не са установени/, който завързва познанства със съветски моряци и го моли да му донасят от СССР фотоапарати и часовници съветско производство неограничено количество.

На 27.V.1959 година в пристанище Комарно шкиперът на шлеп на БРП № на име , предал на наш моряк книга

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

с рязко антисъветско съдържание под заглавие " Наши дни", Издателство "Посев". В книгата имало 3 антисъветски позива, включително и програмата на НТС.

казал, че тази книга била уж намерена от моряк от неговия шлеп в залива на пристанище Комарно, загъната в непромокаема найлонова обвивка и че искал да я предаде в съветската агенция, но кой знае защо не сторил това . Нашият моряк предложил услугите си да предава книгите, с което веднага се съгласил.

За себе си разказал, че работи вече 15 години като шкипер, а жена му била директор на Балкантурист в Русе.

Забавянето на изпълнението на редица мероприятия, се обяснява по наше мнение, с несвоевременната взаимна информация между заинтересованите страни. Смятаме за целесъобразно систематически да си разменяме материали, в които да се посочват конкретни предложения по набелязаните мероприятия.

По наше мнение понастоящем би могло да се обсъдят и при положително решение да се проведат следните съвместни мероприятия:

1. Според данните получени от органите на сигурността на крайдунавските социалистически страни и от КДБ при МС на СССР,собственикът на продоволствен магазин от пристанище Виена е известен като агент-вербовчик на американското разузнаване. Той снабдява понастоящем с продукти всички съветски плавателни съдове посещаващи Виена и затова систематически общува със съветските речни моряци, между които има познати.

Органите на КДБ разполагат с агентурни възможности по отношение на и биха могли да го вземат на разработка с цел разкриване на неговата престъпна дейност и за възможно внедряване чрез него на наша агентура в американските разузнавателни органи в Австрия.

Тъй като е обект на заинтересованост на органите на сигурността на РНР, УНР, НРБ и СССР, целесъобразно е съвместно да се обсъди въпроса за неговата активна разработка и се набележат практически мероприятия.

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

2. Да се разреши въпроса за възможно внедряване понастоящем на наша агентура във Виена към агентите на американското разузнаване , и
чрез агентите на българските другари "Момчил" и "Кънчев", които са насочени към тях.

При положително разрешаване на този въпрос, да се подготвят съгласувани мероприятия по проникването на наша агентура в американското разузнаване посредством "Момчил" и "Кънчев"

3. Да се уточни с какви нови данни разполагат органите на МВР на НРБ за живеещия в гр. Виена български невъзвращенец и неговата подривна дейност против Съветския Съюз.

Да се разменят мнения за възможността и целесъобразността на неговата съвместна разработка, с цел да се установят неговите вероятни връзки в средите на съветските речни моряци.

4. Имат ли органите на МВР на НРБ реални възможности за проникване в дадения момент в разузнавателните органи на противника, дислоцирани във Виена и какви нови материали са получени за дейността на чуждестранните разузнавателни органи и задгранични организации в г. Виена против съветските моряци, плаващи за Австрия по Дунав.

5. Да се обсъдят и набележат конкретни мероприятия за пресичане на контрабандната дейност на посочените и на други български граждани, вършещи контрабандни сделки със съветски моряци.

6. Да се реши въпроса за съвместната разработка на собствениците на магазини в г. Виена
и други, които купуват валута на социалистическите страни от моряците на СССР и страните с народна демокрация, които систематически посещават тези магазини. За тази цел да се разработят съвмести мероприятия за предотвратяване на продажбата на валута в посочените магазини. и за разкриване на престъпната дейност на собствениците им.

_____1959 год.

Превод от руски ез.
Превел:

Полковник: /п/ Соломатин

Строго секретно!

44 –

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

ОТНОСНО: агентурно-оперативната работа на корабите по БМФ и БРП.

По линия на БМФ през 1959 година се използват 12 кораб редовно посещаващи капиталистически и социалистически / определени за посещение само на капиталистически пристанища няма/ пр станища. Допълнително при нужда се използват още 5 кораба малки по тонаж отиващи изключително до турски, гръцки, израелски и сирийски пристанища и един пътнически кораб при наличие на пътници.

За сега се използват като линейни кораби "Н.Й.Вапцаров "Христо Ботев", "България" и "Родина" на Запад, като посещават страните: Гибралтар, истански, френски, английски, холандски, белгийски, датски и гръцки пристанища, като в испанските, френските и гръцките пристанища отиват само при наличие на товари. Два от корабите "Балкан" и "Васил Левски" превозват в повечето случаи стоки от Мурманск - СССР и при наличие на товари в някои западни страни, като Англия, Белгия, ГФР и Норвегия.

На същите има изграден агентурен апарат, както следва:

М/к "Балкан" - 1 резидент и 6 агенти
М/к "В.Левски" - 4 агенти
М/к "България" - 1 резидент и 3 агенти
М/к "Родина" - 1 резидент и 5 агенти
М/к "Н.Й.Вапцаров"- 1 резидент и 4 агенти

Корабите "Липка", "Варна" и "Бургас" са линейни кораби и посещават близкоизточните страни / Египет, Ливан, Сирия, Судан и Йордания/ и черноморските пристанища на СССР и РНР. На с щите има изграден агентурен апарат, както следва:

М/к "Липка" - 1 резидент и 5 агента

21-02

М/к "Варна" - 5 агенти

М/к "Бургас" - 6 агенти

Кораба " Христо Смирненски" превозва главно стоки от СССР за Албания, като същевременно посещава и гръцки пристанища Същия е с перспектива да се използува при нужда и до италиански пристанища. На същия има изграден агентурен апарат:

М/к "Хр. Смирненски" - 1 резидент и 5 агента

Корабите "Дим.Кондов" и "Бл.Касабов" превозват стоки от гръцки, турски и израелски пристанища, като същевременно посещ ват СССР и РНР.

/Забележка: Онези кораби, които отиват до страните от Близкия изток не могат да посещават Израел - по разпореждане на израелските власти./

На тези кораби има агентурен апарат, а именно:

М/к "Дим.Кондов" - 5 агенти

М/к "Бл.Касабов" - 2 агенти

Малките кораби с по 8-12 души екипаж пътуващи крайбрежно при нужда се използват за отиване до Израел, Гърция и Турц и имат агентурен апарат, както следва:

М/к "Добруджа" - 1 агент и 3 ДВ

М/к "Созопол" - 2 агенти

М/к "Септември" - 1 агент и 1 ДВ

М/к "Галата" - 1 агент

М/к "Обзор" - 1 агент

М/к "Г.Димитров"- /пътнически/ 3 агенти

М/к "Бяла" - 1 агент и 1 ДВ

По линия на речно плаване 4 кораба и 46 шлепа посещават Австрия и Западна Германия и същевременно Чехословакия и Унгария. На същите има изграден агентурен апарат, както следва

М/к "Свищов" - 1 резидент и 5 агента - 2 ДВ

М/к "Русе" - 3 агенти - 2 ДВ

М/к "Лом" - 1 резидент и 3 агенти - 2 ДВ

М/к "Видин" - 5 агенти - 4 ДВ

М/к "Христо Ботев" - 2 агенти и 3 ДВ - плува изключително в югославски води, като се използува за влекач през "Катараките". В страната не се завръща по няколко месеца.

От 46 шлепа с по 2 души екипаж се използват общо 5 души агенти и 21 ДВ.

Из архивите на ДС

Из архивите на ДС

329

КРДОПБГДСРСБНА
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 29.09.2016г. Секретар:

Агентурата на корабите се използува за наблюдение проявите на екипажа, за разработване на някои изменници на Родината и чуждестранни граждани проявяващи интерес към състава на корабите.

За сега има лица с които е установен контакт от агентурата, представляващи оперативен интерес, както следва:

<u>В пристанище ЛИВЕРПУЛ</u>

1. , белоемигрант, изселил се от СССР по време на Октомврийската революция, работи в шивашката фабрика "Ерген". редовно посреща съветските, полските, българските кораби и осъществява контакт само с командния състав, кани ги на гости в домът си и им върши различни услуги. Представя се като патриот-комунист и активист на Съветско-английското д-во за приятелски връзки между двете страни.

2. - съпруг на , дъщеря на . Работи като шлосер в корабостроителния завод "Биркинхед" - Ливерпул. Предлага на командния състав момичета, колежки на жена му и изявява желание за кореспонденция. Поддържа контакт със съветски и полски моряци, в чантата си винаги носи фотоснимки направени съвместно със съветски и полски моряци. Така например, наш източник е вземал от снимки на съветски моряци от кораба "Донец" и една съвместна снимка на със съветски професор, пътуващ с кораба "Ломоносов", който по думите на на два пъти с научна цел е бил на северния полюс.

3. По данни на агентурата в Ливерпул има католически клуб "Атлантик Хауз", в който наред с увеселителната програма, от изключително млади момичета знаещи по няколко езика се уреждали и религиозни обряди. В предверието на заведението една служителка се занимавала с приемане и изпращане кореспонденцията на чуждестранните моряци, а също и мъж, по всяка вероятност руснак, който при посрещането завеждал на руски език разговори с моряците

Мероприятия:

- На агент " Дамянов", знаещ английски, гръцки и немски език, сме поставили задача да търси и , да кореспондира с тях, да търси услугите им, да разменя фотоснимки и литература, с цел да установи с кои други наши и съветски моряци и са в такива отношения. С тези си беседи с и , агент " Дамянов" да разкаже, че капитанът на кораба

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 29.09.2016г. Секретар:

"Шипка" за създаден контакт с чужденци е имал неприятности в службата и имало вероятност по тези причини да бъде снет от задгранично плаване. По този повод агента ще ги помоли да не ги търсят демонстративно на кораба. Целта на тази задача ще бъде да създадем условия на агент "Росен" към и и проверка отношението им към агента.

- Предлагаме за съгласуване между нашите органи мероприятия за компрометиране на наш или съветски агент с цел да го внедрим към и и разкриваме приьомите използувани от тях при изпълнение на поставените им задачи от интелидженс-сервис.

- След проверка на агент "Първанов", католик, ще бъде поставена задача да се свърже с ръководството на католическия клуб "Атлантик Хауз", като прояви интерес за организацията, програмата и целта на клуба. Целта ще бъде да разкрием какви непосредствени задачи стоят пред клуба.

- От съветските другари ще поискаме да насочат свой агент от католическите среди с подобна задача, за проверка на данните и дали ще се явят противоречия при съпоставяне на новополучените данни от двамата агенти.

<u>В пристанище ЛОНДОН</u>

По данни на агент "Миронов", белоемигранта , собственик на текстилен магазин, на около 55-60 год на, избягал от СССР две години след революцията, е проявил интерес към агента и искал да се срещне с него, но насаме, като го канел в дома си. се сърдел, че агента ходи при него със свои приятели.

Мероприятия:

- На агент " Миронов" е поставена задача при виждане с да му обясни защо последният път е идвал със свои колеги, а именно да не се помисли от командването на кораба, че той се среща тайно с него с цел контрабанда, като му поясни, че в нас властите преследват тази дейност и че вече има пострадали някои непредпазливи моряци. Тук ще му каже, че сега за да се видят буквално си е послужил с хитрост, като е използувал желанието на неговите приятели скрито да се срещнат с жени, а той ги молил да не се делят, но те го оставили сам."Сега вече - ще му каже той - виновни ако търсят, ще бъдат те, а не аз".

Агента ще предложи на на обменни начала да си за-

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 29.09.2016г. Секретар:

купи неща, които му са необходими, но няма средства или да го кредитира.

Целта ще бъде да се създадат исканите от условия, да бъдат насаме, за да проверим какво намерение има към агента. На второ място желаем да остане с впечатление, че агента има нужди, които иска да задоволи и ги поставя в зависимост от него.

- На съветските другари предлагаме чрез агент "Миронов" да внедрим тяхна агентура към . Агента има възможност да разкаже свои похождения със съветски моряци и даже ако му е необходимо може да го запознае с някои от тях, чрез които да осъществи контакт с близките си в СССР, ако такива има там.

В пристанище ХАМБУРГ

Наша агентура посещаваща пристанище Хамбург редовно ходи и се среща с българите невъзвращенци , , , и др. Собствени заведения - барове имат / ресторанти "Ориент" и"София"/, /бар в квартал Сан Паули/.

От 1956 г. наша агентура засича , руски евреин, който от досегашните данни се охарактеризирва като контрабандист. Почти всички моряци го познават като такъв. Но поради това, че е завел на кораб "Родина" през м. март 1959 година изменника на Родината , предполагаме, че наред с контрабандната дейност, той се използва и от полицията.

Мероприятия:

- Тъй като по работиме с цел оперативното му използуване и към него сме насочили агентите " Чингов" , "Андреев" и резидент " Желязков", пред които той се представя за прогресивен и с положително отношение към НРБ, то молим съветските другари да изпратят своя агентура в неговите заведения / ресторант "София" и "Ориент"/, които след установяване на контакт с него и узнавайки че той е българин да отправят хвалебствени думи за нова социалистическа България и за нейния народ. Целта е да проверим дали , ще остане на позициите си, на които застава пред нашата агентура.

С цел да проверим дали работи за полицията, при него ще бъде изпратен агент "Милков", който ще му предложи да закупува на кредит голям брой часовници, които след продажбата им в България ще му ги заплаща в български пари и отчасти в рубли.

Из архивите на ДС

КРДОПБГДОРСБНА
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДОРСБНА
Дата: 29.09.2016г. Секретар:

При положение, че се използува от разузнаването, предполагаме, че ще желае да се снабди с посочената валута.

В пристанище КОПЕНХАГЕН

По данни на агент " Гришин" се установи, че в корабостроителния завод "Бурмайстер и Ваин" - Копенхаген работи в конструкторското бюро инж. , бил от белоемигрантски произход, на около 35-40 години, завършил образованието си в гр. Рига - СССР.

По време на ремонта на кораба "Балкан" е обработвал членове от екипажа да изменят на Родината, като ги увещавал да ги устрои на работа в завода. При среща с агента същият в присъствието на непознато лице е разпитвал за живота, цените, медицинската помощ и пенсионното дело у нас. Интересувал се е дали агента е чл. на БКП, има ли деление у нас на партийни и безпартийни. Възхвалявал капиталистическата демокрация. е доверил на агента, че се е запознал със ст.механика на новостроящия се рибно-преработвателния съветски кораб "Първомайск" - КОСТЯ, който го посещавал в домът му. Действително агента завежда КОСТЯ в домът на . Последният казал, че КОСТЯ е безпартиен и добър момък.

Мероприятия:

- От агент "Гришин" ще бъде взето писмо до , което ще дадем на наш резидент или агент, който щом пристигне в Копенхаген ще посети в домът му като му даде писмото и малък подарък с името на агент " Гришин".

Целта на това мероприятие е да разберем отношението на към "Гришин", към посетилия го агент и от какво ще се интересува, а същевременно и проверка на данните получени от агент "Гришин".

- Предлагаме на съветските другари да установят КОСТЯ, отношенията му с , отношението на към нашия агент "Гришин" и в зависимост от резултата да набележим мероприятия за работата по .

Пристанище ПИРЕЯ - ГЪРЦИЯ

Режимът в пристанище Пирея се различава от този в п-це Истанбул с това, че на екипажа, след ревизия се разрешава да излизат и се движат в Пирея и Атина през цялото денонощие. Устано-

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 29.09.2016г. Секретар:

7.- 50 - 72

вено е, че нашите моряци при излизане в града не се съпровождат от полицаи, а им се устройва тайно наблюдение.

Екипажният списък по искане на пристанищните органи се изготвя и предава в 6 екземпляра. На кораба, заедно с контролата идва и фотограф, който по искане на полицията снема всеки член от екипажа за издаване на паса.

При влизане и излизане от пристанището нашите кораби се съпровождат от моторни лодки на разстояние 4-5 мили от района на пристанището.

Полицейските органи проявяват интерес и се запознават с документите на стоките, предназначени за близкоизточните страни, като в някои случаи правят преписи от тях.

В порт Пирея посредством агентурата са получени данни за следните лица, представляващи оперативен интерес:

1. - талиман в пристанище Пирея.

Чрез агентурата се установи, че същият е прогресивно настроен и има положително отношение към социалистическия лагер. На наш източник е съобщил за местонахождението на някои военноморски бази в близост до пристанище Пирея.

може и за в бъдеще да се използува за събиране на разузнавателна информация.

2. - служител в параходната агенция "Вайдередее" - Пирея.

Пред наш източник се представил за прогресивен, като е казал, че в лагера "Макроноси" на о-в Макроноси били затворени най-изтъкнатите дейци на ГКП.

Предупредил го, че - стафидьор в агенцията имал за задача да следи работниците, които обработват кораба за връзките им с екипажа. Действително е стоял на хамбарите през цялото време на обработката от където е наблюдавал работниците от бригадите. не влизал в разговор и контакт с наши моряци.

Мероприятия:

- На източника "Васил" са дадени указания за основно изучаване на и в самите беседи да иска от него данни от разузнавателен характер.

Предлагаме съветските другари да насочат към своя агентура за установяване дали е годен за оперативно ползуване.

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 29.09.2016г. Секретар:

- Агент "Моряка" е инструктиран за изучаване на като при среща укрепва в него вярата му в победата на социализма и го разпитва кои хора в пристанището, между тях, помагат на полицията, кой от полицията се занимава с българските моряци, използува ли полицията и персонала на агенцията, и кои конкретно.

Пристанище ИСТАНБУЛ - ТУРЦИЯ

При посещение на пристанище Истанбул - Турция, от корабите на БМФ, местните органи извършват митническа, медицинска и полицейска проверка с двама представители от митницата, един лекар и двама или трима полицейски служители. Полицейските органи извършват щателна проверка по кабините и помещенията. Особено внимание обръщат за проверка на литературата, намираща се за прочит при отделните членове от екипажа, като я прелистват внимателно. Те проявяват интерес от радиоприемници и радиопредаватели и по време престоя на кораба ги запечатват.

При напущане на пристанището се извършва проверка по екипажния списък, като всеки моряк се идентифицира по списък и моряшкия паспорт. След прибирането на насата капитанът на кораба и шеф-механика подписват декларация, че на кораба няма външни лица и че от екипажа няма останал на брега.

Разрешава се излизането в града само на капитана на кораба и при нужда за закупуване на продукти на още един член от екипажа.

Слезлите в града обикновено се придружават от униформен или цивилен полицай. Корабът се поставя под секретно полицейско наблюдение, като за целта се използуват намиращите се в близост постройки. През времепрестоя на кораба, се оставя часови, обикновено униформен полицай, който контролира слизането и качването на кораба, а така също следи кои лица от техните бригади установяват контакт с нашия екипаж. Ако на член от екипажа се наложи даване на медицинска помощ, то същият се придружава от полицай.

От досега получените агентурни и други данни се установи, че митническите служители и една част от полицейския състав се поддават на подкуп, като приемат кафе, пътиета и др. подаръци и са готови да сторят компромис със службата си.

Кейовете Сиркеджи и Тонхането се охраняват от митничари въоръжени с пистолети, по един на входните и изходни места. Нощно

Из архивите на ДС

335

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 29.09.2016г. Секретар:

време същите спели необезпокоявани от никого. Влизането в пристанището на външни лица става с пропуск, а постоянните посетители - корабни агенти и търговци - са снабдуни с карти, заверени от полицията.

По агентурен път досега са получени данни за следните лица, които установяват контакт с нашите екипажи по различни поводи.

1. - митнически полицай в пристанище Истанбул. В разговор с наш агент в няколко последователни разговори е изказвал възмущение от поведението на американските войски в Турция, които нанасяли побоища на турски граждани и изнасилвали жени. Властта в Турция заблуждавала на одните маси за действителното положение в социалистическите страни, скривайки мизерията и скъпия живот на турския народ.

2. - митнически полицай в пристанище Истанбул. Държал се дружелюбно с нашите екипажи и им правил услуги. Предупредил нашия източник да се пазел от заместника му. Приемал подкуп и по мнение на рез."Желязков", бил готов да извърши всякаква услуга срещу заплащане.

3. - началник на полицията в пристанище Истанбул е установил контакт с наши моряци и разменял контрабандни стоки. Посредством наш моряк е изпращал медикаменти за от гр. Левскиград.

4. - полицай в пристанище Истанбул, на около 28-30 години. Същият често влизал в разговор с моряците и умело ги предразполагал към разговори, стремейки се да узнае данни за нашата страна.

5. - собственик на магазин за кожени изделия. е свързан с вражеската българска емиграция в Истанбул, на която устройва срещи с членове от нашите екипажи.

6. - командир на жандармерийска част в Карабига. През м. април 1958 година е бил поканен на наш кораб и порядъчно почерпен. В нетрезво състояние той наредил часовите да пускат екипажа свободно на брега. На другия ден прогонил придружаващите екипажа двама полицаи и разрешил по случай Първи май нашия кораб да бъде украсен с плакати, знамена и лозунги.

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 29.09.2015г. Секретар:

7. - началник на митницата в района на пристанище Истанбул, на около 55-56 г., пълен с побелели коси, по характер много лош и с присъствието си всява страх сред митничарите.

Мероприятия:

- Предлагаме съветските другари по възможност чрез своя агентура да установят дали - митнически полицай в п-ще Истанбул и - също митнически полицай, са готови срещу подкуп да извършат компромиси със службата си, каквото е мнението на нашата агентура.

Горното ни е необходимо, тъй като към двамата имаме оперативни намерения - получаване данни за българите в Истанбул и разузнавателни данни.

Из архивите на ДС

В пристанище ВИЕНА

В последно време в района на пристанището се организираха магазини, собствениците на които предлагат масово евтини стоки за контрабанда и по такъв начин увличат моряците от социалистическите страна в контрабанда, изучават ги и ги разпитват по различни въпроси за нашия лагер. Установено е, че собственик на магазина на ул."Ергенщрасе" № - обработва чехословашки моряк да измени на Родината си, а на наши моряци устройва срещи с българи изменници.

На ул."Вехлистрасе" има магазин със собственик чех по народност.

В такъв новооткрит магазин работи руския емигрант , на около 35-40 години.

Мероприятия:

- Съвместно с чехословашките другари провеждаме мероприятия за довеждането на в България / същата иска да дойде в България на курорт/, с цел изучаване и вербовка.

- Насочили сме агентура за установяване онези собственици на магазини, които представляват оперативен интерес, с цел да проверим дали под тази форма не работят вражески разузнавателни централи.

Др. Вучев!
за ползване
д-р Тодоров
20.6.64

КД-56
20.6.64

Строго секретно!
Екз. 2

МВР 5140

2017 19.III

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

1

УТВЪРЖДАВАМ
ЗАМ.ОКРЪЖЕН НАЧАЛНИК МВР
Полковник /Мл/ Мл...
20.6.64 г. 1964 год.
Б У Р Г А С

VII

П Л А Н

на агентурно-оперативните мероприятия, които ще се проведат от групата при отд ление"чужденци"работещи по наблюдени то и разработката на капиталистич скит моряци,по обслужването на външ.-търгов ските организации и "Тексим".

I.ПО НАБЛЮДЕНИЕТО И РАЗРАБОТКАТА НА КАПИТ.МОРЯЦИ.

ПРИГОТВЯНЕ НА НОВА АГЕНТУРА.

1. Да се установят всички домове за които са получени до сега данни и ситнали,че са често посещавани от капиталистически моряци.Живущите в такива домове да се изучат и из средата на същи те се подберат и вербоват агенти за разработка на капиталистическ те моряци.Към неподходящите домове и живущи в такива ще се подхо ди с предупреждение да престанат да приемат капиталистически моря ци в бъдеще.

Срок 30.IV.1964 год.

2. Да се извършат проучвания из културните среди и из сре дите на специалистите с оглед издирване на подходящи канидати за вербовка владеещи главно турски,гръцки и немски езици,които да из ползуваме за разработка на капиталистическите моряци.

Срок 30.IV.1964 год.

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 29.09.2016г. Секретар:

Из архивите на ДС

338

3. Още в днаж да се извърши преглед на служителите от външно-търговските предприятия и други такива имащи естествен контакт с капиталистическите моряци с оглед издирване на такива с възможности и подходящи за вербовка с цел използването им за разработка на капитал.моряци.

Срок 30.IV.1964 год.

4. Освен мерките за придобиване на нова агентура из средите на българските граждани да се издирват и изучават подходящи кандидати за вербовка за агенти способни да изпълняват контраразузнавателни задачи из средите на капиталистическите моряци.Това да се отнася главно за турските,гръцките и западно германските моряци.Освен това да се изготвят предложения с цел продължаване работата по привличането за агенти с онези капиталистически моряци от линейните кораби с които вече е установен контакт и е отпочната работа.В тази насока да се имат предвид следните кандидати:

а. - капитан на м/к " "
б. - секретар на м/к " "
в/ - II капитан на м/к " "
г/ - радист
д/ - моряк от " "
е/ - ст.помощник м/к "
".

Срок - 30.IV.1964 год.

ОПЕРАТИВЕН ОТЧЕТ

1.Да се открие агентурна р/ка на капитана на гръцкия м/к "Капитан Панаос" - Леонидас Емануил за когото има достатъчно данни за това,че поддържа връзки с гръцката полиция и изпълнява задачи на същата на наша територия.До следващото му идване да се извършат проверки и документация с оглед провеждане на активни мероприятия при пристигането му насочени главно към довеждане разработката до реализация.

Срок - 1.III.1964 год.

2.Да се открие дело за оперативна проверка на - американска гражданка.Работата по делото да се води главно в насока за изучаването й и създаване на условия за осъществяване на връзка от оперативни съображения.

Срок - 15.III.1964 год.

Из архивите на ДС

339

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 29.09.2016г. Секретар:

3. По разработка"Нота"водена от у-ние I-во ДС-София да се изпълняват даваните указания от у-ние I-во с оглед довеждане същата до реализация.В тази насока да се имат предвид ДВ , връзките му и илинията му на поведение с обекта,а така също създаване на условия за компрометиране съпруга на обекта в случай,че пребивава отново в града ни.

4. За да можем да водим по ц ленасочено агентурно-оперативната си работа по капиталистическите моряци в срок до 30.V. т.г.да се прегледат материалите за всички линейни кораби от турск: гръцки и зап.германски произход и за онези членове от екипажите н: на такива кораби за които има достатъчно основание за вземане на някакъв вид оперативен отчет да се излиза с предложения за оформянето им.

ДР ГИ МЕРОПРИЯТИЯ.

1.По връзките на капиталистич ските моряци:

Всички засечени лица като връзки на капиталистическите моряци да се уст новяват и изяснява характера на връзките им.За они. лица за които се установява,че вр зките им с моряците почиват на контрабандна база или на базата на битовата разпуснатост съгласувано с органите на НМ да се взема отношение в смисъл,приложение на указа за малкото хулиганство или предупреждение.За малолетни и временно увлечени младежи и девойки да се съгласуват въпросите с младежките организации,учебни заведения,родители и пр.с оглед предотвратяване на по-нататъшното им увличане в създаване на нездрав: основа връзки с моряците.

2.По работата с "Интерклуба":

При провеждане на мероприятия от "интерклуба"да бъдем своевремено уведомявани с оглед из ползването им за внедряване на наша агентура и ДВ сред капиталистическите моряци с задача правилното запознаване на чуждите моряци с нашата действителност или се и: ползват за изучаване на конкретно интересуващи ни обекти.

Най-редовно да се поддържат връзки с ръководството на "интерклуба"от които системно да се информираме за поведението на моряците посещаващи клуба или вземащите участие в провежданите от тях мероприятия.

Редовно да се преглежда книгата за впечатления от където могат да се получат данни,которда послужат като основание за отпо: ване работа по даден капиталистически моряк.

Да се взема участие в подбора на сътрудниците на "интер клуба"из средитена които да се подбират подходящи за вербовка за агенти или за привличането им като ДВ.

3. Технически мероприятия:

Съвместно с отделение"техническо"да се обмислят и предло жат мерки за провежданена технически мероприятия в капиталистическите кораби.За тази цел да се имат предвид възможностите на ПТТ.За всичко след като се направи съответните изпробвания да се излезе с предложение.

При установяване на домовете посещавани от капиталистическите моряци да се имат предвид такива в които ако е невъз"- можно да се проникне чрез агентура да се обмисли въпросът за внасяне на техника за извършване на проверка и документация по изясняване характера на водените разговори.

4.По отчетността:

Да се запознаем с проектозаповедтта за работата по капиталистическите моряци.Във връзка с това съгласувано със VIII-м отдел при управление II ДС София и Окръжно управление МВР Варн. да се внесе еднаквост по отчетността.На тази основа да се реши при нас корабни дела ли да се водят,или дела на конкретно засечените лица.

5.По контрабандата и гураджийството

Съвместно с органите на НМ и ДОТ да се организират нощни обходи с цел залавяне на лицата контрабандиращи с чужди моря ци.Заловените такива да се разпитват и в зависимост от поведението им в съответствие с Указа за дребното хулиганство се изли за с предложение.

6.По координацията на КПП

Съвместно с другарите от КПП да се обмисли и реши въпро сът за картотекирането на пребиваващите в града ни капиталистически моряци.Това се отнася особено за турските,гръцките,и ита лианските и западно германски моряци.С въпросната картотека ще се цели да се установяват онези моряци,които идват с различни кораби,за които в досегашната практика трудно биваме информиран

Съвместно с началника на КПП да бъде инструктиран целия оперативен състав своевременно да ни информират за всички постъ ваши при тях сигнали за прояви на капиталистически моряци.Непосредствено след завръщане от контрола представляващите интерес данни да се докладват и оформят в съответни документи.Всички ек пажни списъци непосредствено след контролата да се изпращат в Окръжно управление МВР за своевременни справки.

Из архивите на ДС

340

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

5

Отново да се извърши проверка на системата по пропускането на лицата в района на пристанището и ако въпреки всички мерки до сега слабостите продължават,отново да се направи предложение пред бюрото на ПКП за вземане на решение.Основната цел на това мероприятие е да се предотвратяват всякакви опити на лица насочили се към района на пристанището с намерение да извършат някакъв род предсъпление - да установяват контакт с капиталистически моряци с цел да контрабандират,да осъществяват изменнически намерения и т.н.

II.По обслужването на ДТП "Тексим"

При положение че се реши въпросът обслужването на "Тексим" да се поеме от групата при отделението ще се извърши следното:

а/Ще се определи кой ощр. ще се занимава с този въпрос.

б/Ще се извърши изучаване на плавателния състав по наличния материал при нас и ДС Варна с оглед ориентиране към подходящите за вербовка за агенти по обслужването на корабите.В случая на първо време ще е необходимо да се придобият най-малко по един агент на кораб.Едновременно с това да се установят и връзки с ДВ,които да се използват по същите задачи.

в/Всички материали на плавателния състав от "Тексим" да се изпратят при нас,а тези на състава от БМФ и "Родопа" от гр. Бургас да се изпратят на ДС Варна.

г/При поемане оперативното обслужване на "Тексим" да се приеме и наличния агентурен апарат работещ в корабите на същото предприятие.

III.По външно търговските организации

Да се открие дело за оперативна проверка за изясняване сигнала за изтичане на дървен материал в повече по линия на "Разноизнос" за капиталистически фирми,като обекти по делото да се включат двамата търговски представители от Израел и от Италия,а така също и двамата ст.инспектори от "Разноизнос" - Кирил Димитров Малев и Христо Петров Мушанов. По делото да се проведат бързи агентурно оперативни мероприятия с оглед своевременно изясняване на данните.

Срок - 15.II.1984 година

При пристигане на други търговски представители или търговци в зависимост от това по линия на кое предприятие пребивават в града ни като се използва наличния апарат от агенти и

Из архивите на ДС
341

Из архивите на ДС

ДВ да им се обезпечава необходимото наблюдение.

4.II.1964 година

Написано в 2 екз.
№ 1 отд."чужденци"
№ 2 у-ние II ДС С-я
Изп. - Брусев
Нап. - ИГ/4.II.1964 г.

ЗАМ.НАЧАЛНИК ОТДЕЛЕНИЕ
капитан:

Строго секретно!
Екз. № 1

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

за въпросите които трябва да се обсъждат със съветските другари по линия на водния транспорт.

ВЪПРОСИ ЗА ОБМЯНА НА ОПИТ

а/ По капиталистически моряци.

1. Белези които дават основание даден член от екипажите да бъде взет на разработка.

2. Как е организирана работата за проследяване текучеството /движението/ на моряците по различни кораби посещаващи съветски пристанища.

3. Как е организирана работата по откриване на тайници по корабите и брега. и опр. техника

4. Как е организирана работата по контрола на корабните радиостанции когато корабите са в съветски пристанища.

5. Как е организирана работата по подготовка на агентурата вербована от екипажите на кап.кораби за проникване в капиталистическите разузнавателни центрове. Задачи на агентурата вербована всред чуждите моряци.

6. Как е организирана работата по взаимодействията между разузнавателното управление и останалите поделения на КГБ.

7. Каква е организацията на работата по идейната обработка на моряците от капиталистическите кораби, работата на интерклуба и как се използват възможностите му за оперативна работа.

8. Как се оформяват и съхраняват получените данни/дела/ с оперативна стойност и перспективните данни за работа.

9. Как подхождат към моряците от капиталистически кораби желаещи да останат в СССР.

10. Как се осъществяват срещите с вербованата агентура из средите на моряците от капиталистическите кораби.

11. Примери за ползване на агенти - двойки и внедряването им в разработки.

12. Има ли промени на работата на турското, гръцкото, израелското и италианското разузнаване осъществявана чрез агентурата на корабите.

13. Как е организирана работата против валутно-контрабандните престъпления.

14. Какво е взаимодействието с КПП в работата по капиталистически моряци, каква помощ оказва КПП в тази насока.

15. Регистрират ли се при тях всички моряци от капиталистическите страни, които посещават съветски пристанища и как е организирана тази работа.

16. Мерки за ограничаване на контрабандата чрез митницата и КПП.

17. По другите служби имащи служебна работа с капиталистически кораби как е организирана работата.

б/ <u>По обслужване екипажите на българските кораби</u>

1. Как е устроена агентурната работа по корабите :

а/ Как използват агентурата по корабите от каботажното плаване и каква информация получават от нея. Има ли на всеки кораб агенти и как осъществяват връзка с нея.

б/ Как е устроена агентурната работа по корабите, които пътуват само до пристанищата на България.

2. Как е организирана агентурната работа по корабите, които плават до пристанищата на капиталистически страни.

а/ Има ли изградени резидентури по корабите или о.р. в прикритие.

б/ По колко агента има на корабите, които плават в

Из архивите на ДС
344

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

капиталистически пристанища.

3. Какви задачи се поставят на агентурата за разузнаване

4. Водят ли се литерни дела на капиталистическите пристанища и как.

5. Как е устроена работата на пасажерските кораби,които пътуват зад граница.

6. Как и по какъв начин става разстановката на агентурата. Посредством кого става качването, сваляне или прехвърлянето на даден агент от един на друг кораб.

7. Как е уреден въпроса с разширението за плаване зад граница КДС или НМ по мнение на КДС.

8. Занимават ли се о.р. от КДС които обслужват корабите с разрешения на задгранични плаване или само с агентурна работа.

9. Какво е взаимодействието между КДС и НМ.

II. МЕРОПРИЯТИЯ ПО СЪВМЕСТНАТА РАБОТА

а/ Да се организира съвместна работа по следните лица от екипажите на капиталистическите кораби.

1. - турчин , роден 1934 година - ст.пом. капитан по турските кораби. Морски паспорт №

Уличава се като агент на турската полиция. По лицето имаме получени агентурни данни. Внедряван е и о.р. Лицето е известно на съветските другари. При посещение на наши пристанища е наложително системното му изучаване и обграждане с агентура с цел разобличаване.

2. - роден 1911 година в Турция, турчин, капитан на м/к - морски паспорт №

Уличава се в шпионаж. По данни от съветските другари е събирал сведения от шпионски характер. Придобитите от нас материали по лицето нямат особена оперативна стойност.

3. - турчин, ст.пом. капитан по турските кораби. Понастоящем на м/к , роден 1918 г. гр.Текудааморски паспорт №

Из архивите на ДС
345

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

Уличава се като разузнавач. По агентурни данни същият бил офицер - подполковник от турските ВМС, заснемал е военни обекти в пристанище - Варна. Установява съмнителни връзки; прави клеветнически изказвания против НРБ. Да се разработва с всички оперативни средства с цел разобличаването му.

(4) - турчин, роден 1922 г., II механик на м/к " " - морски паспорт №

Уличава се като агент на турската полиция. Обработвал наша ДВ да му оказва помощ по някои въпроси като специални задачи не е поставял. Предлагал му възнаграждение и екскурзия до Турция на негови разноски. Да се има предвид за оперативно наблюдение.

(5). - грък, роден 1912 г. ст.механик на Т/к " " морски паспорт №

Уличава се като агент на гръцката полиция. Установява връзки из средите на гръцките политемигранти и ги изучава, пренася кореспонденция от Гърция до гръцки политемигранти в България. Да се има предвид за оперативно наблюдение.

6. - италианец, капитан на италианския кораб " " роден на 9.IX.1910 г. в Шалманора , Италия морски паспорт № .Злостен агитатор против комунизма. Убеден анархист. Правил е злостни изказвания против революцията в Куба, някои порядки в социалистическите държави и СССР.

7. - италианец - III секретар на италианския пасажер " " на 35 години, морски паспорт №

Уличава се в принадлежност на италианската полиция. В нашето пристанище е проследявал лично и чрез други членове от екипажа официалните органи посетили кораба ; проявявал интерес по работата на офицерите от КПП ; правел е снимки на военни кораби намиращи се в пристанището.

8. - грък; роден 1929 г. ст.пом. капитан на гръцкия кораб " " с морски паспорт №

Уличава се като кадрови разузнавач. Проявявал интерес към наши военни обекти. Интересувал се за ракетни войски и др. Проявява невежество по отношение на длъжността,която заема. Не се интересува от служебните си задължения, а постоянно се намира навън от кораба Бил е офицер от гръцката армия /данните са от

Из архивите на ДС
346

Из архивите на ДС

347

наша агентура и от член от екипажа на същият кораб/.

б/ По линия на Б М Ф

(1). ДОП "Ганчев"- да се провери чрез КДС Одеса дали същият е бил в Германия през време на немската окупация, Кога и по какъв начин е получил документи да се завърне в България. За целта е дадена справка на отдел VII ,У-ние II - КДС.

2. Да се заплануват съвместни мероприятия за изясняване на сигнала по сведението на ДВ "Жеков" отнасящо се за турския консул в гр. Батум.

3. Да се разменят справки за засечени лица от екипажите на български кораби посещаващи съветски пристанища и обратно съвет ски кораби посещаващи наши пристанища. Като за целта се вземат материали от НМ и митницата.

4. Да се поставят задачи на агентурата за установяване дали наши и съветски моряци изнасят пари зад граница , както български , така и съветски.

5. Да се разменят редовно справки за по-сериозните сигнали и установени разузнавачи или агенти на полицията, в капиталистически пристанища посещавани от наши кораби.

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Я.

Във връзка с подобряване взаимодействието със съветските другари

П Р Е Д Л А Г А М Е:

1. Да се отпочне редовна обмяна на справки обобщаващи придобитите материали по капиталистически моряк заслужаващ посериозно оперативно отношение.

В справките съветските колеги да упоменават какви мерки да вземаме по отношение на лицата към които те имат отношение за обезпечаване оперативното им наблюдение. Новопридобитите материали за засечено лице също да се изпращат.

Из архивите на ДС

2. Да се направи взаимна размяна на засечени лица към които имаме оперативно отношение със забележки какви цели преследваме и в какво можем да си бъдем във взаимна помощ.

3. Да се обмисли въпроса за създаване по-действен и бърз контакт със съветските другари направо от гр.Варна за взаимно уведомяване при случай когато даден капиталистически кораб ще посети българско и съветско пристанище.

4. Да се направи среща за обмяна на опит между оперативния състав по въпроса за документацията , стила и метода по обслужването на капиталистическите моряци.

отп. в 3 екз.
№ 1- Отдел VII,У-ние II
№ 2- при о.р.Дачев
№ 3- при о.р.М.Георгиев

НАЧАЛНИК ОТДЕЛЕНИЕ IV-ТО
Полковник: [signature]
1.VI.1964 г.

КК/ 1.VI.1964 г.

Секретно!
екз.№___

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

за някои признаци, разкриващи престъпните действия на разузнавачите и агентите, внедрявани от империалистическите разузнавания на чуждестранните кораби

От анализа на постъпващите в органите на КГБ материали може да се направи извод, че разузнаванията и контраразузнаванията на противника използват линията на водния транспорт за подривна работа против СССР.

В екипажите на морските съдове на империалистическите държави, пристигащи в съветските пристанища, от органите на КГБ са разкрити значителен брой вражески разузнавачи и агенти, които се опитват да събират шпионски сведения за Съветския съюз, да обработват съветските граждани в полза на врага, уговаряйки някои от тях нелегално да заминат зад граница и да сътрудничат на вражеските разузнавания.

Практиката на чекистката работа сред чуждестранните моряци показва, че най-добри резултати по разкриването и разработката на вражеската агентура имат тези контраразузнавателни поделения, оперативният състав на които е добре изучил методите на подривната работа на империалистическите разузнавания, а също така и признаците разкриващи престъпните действия на агентите на противника.

Напълно естествено е това, че изпълнявайки разузнавателни задачи, разузнавачът е принуден да действува активно, като влиза в контакт с обкръжаващата го среда. Например, имайки цел да добие разузнавателна информация, той е длъжен или да проникне в разположение на интересуващият го обект, или да установи отношения с притежателят на такива сведения и в процеса на общуването с него да разузнае, открадне или ги получи по друг начин. За същата цел разузнавачът може да прибегне към вербуване на съветски гражданин. Във всички такива случаи поведението на вражеския

Из архивите на ДС

агент ще изпъква сред това на другите чужденци, което може да бъде зафиксирано от съветските граждани, станали по една или друга причина свидетели на тези действия.

И накрая, шпионинът е принуден да съхранява при себе си събраните материали за да ги предаде след това в разузнавателния център. В отделни случаи той може да носи със себе си и различна апаратура и други средства, с които той може да бъде снабден за изпълнение на поставеното задание.

За разкриването на вражеските агенти и характера на тяхната престъпна дейност голяма роля играят признаците на тази дейност. При това голямо значение има също и разкриването на признаците, които са незначителни на пръв поглед, но в съвокупност с другите свидетелствуват за принадлежността на дадено лице към разузнавателните органи на противника и понякога играят съществена роля в разобличаването на престъпните действия на агентурата на противника.

В действията на всеки отделно взет вражески агент или разузнавач може да има множество индивидуални черти и признаци, зависещи от личните качества, от характера на заданието, от начина на прикритието, от условията, в които му се налага да изпълнява заданието на разузнаването. Натрупаният опит по борбата с внедрената на чуждестранните морски съдове агентура на противника позволява да се определят най-общите, типични признаци, проявяването на които е присъщо на всеки или на болшинството от агентите, действуващи под това прикритие. Знанието на тези общи, най-типични признаци значително облекчава задачата по своевременното разкриване на вражеските агенти и разузнавачи, намиращи се на чуждестранните морски съдове.

Най-характерни признаци, разкриващи престъпната дейност на разузнавачите и агентите, внедрени от империалистическите разузнавания на чуждестранните морски съдове, са следните:

I. Признаци за включването на агента или разузнавача в екипажа на чуждестранен морски съд и зашифровка на личността му.

II. Признаци на разузнавателните действия.

III. Признаци по опазването на оръдията, средствата, предметите и резултатите на подривната дейност.

Из архивите на ДС

351

IV. Признаци по осъществяването на връзката на агента или разузнавача с разузнавателния център.

I. ПРИЗНАЦИ ЗА ВКЛЮЧВАНЕТО НА РАЗУЗНАВАЧИТЕ В ЕКИПАЖА НА ЧУЖДЕСТРАНЕН МОРСКИ СЪД

Такива могат да бъдат:

- особените обстоятелства на включването на лицето в състава на екипажа (появяването на лицето непосредствено преди заминаването на кораба в Съветския съюз; честите премествания на лицето от един кораб на друг, заминаващи за Съветския съюз);

- неизпълнение или привидно изпълнение задълженията по определената му длъжност на кораба. Неизпълнението на задълженията по определената на лицето длъжност може да се дължи на отсъствие на професионални знания и навици и включването в екипажа на свързщатна единица, дублираща една от длъжностите.

Известни са такива случаи, когато един или друг член на екипажа са показвали отсъствие на елементарни познания по специалността, по която той е включен за член на екипажа. Така например, старши щурманът на един от английските кораби пред агент на органите на КГБ, изпратен специално на кораба с задача да провери неговите професионални навици, показал пълна неграмотност, неспособност и обърканост при съставянето на товарните документи, макар че това влизало в неговите задължения. За да не разкрие своята неосведоменост в областта на морската търговска практика, чужденецът се опитвал да отложи деловия разговор до завръщането на капитана от града.

По наличието на дубльори на кораба не може да се направи извод за принадлежността на такива лица към разузнаването на противника, обаче на тях трябва да се обръща сериозно внимание;

- положение, което не съответствува на заеманата от лицето длъжност на кораба. Такова несъответствие може да се изразява в това че един от членовете на екипажа се намира в привилегировано положение по сравнение със своите колеги по служба ; в общуване с членове на екипажа, заемащи по-високо служебно положение, се държи като равен или даже с подчертано превъзходство.

В редица случаи правят впечатление такива епизоди в поведението на отделни членове на екипажите, като с нищо неоправ-

Из архивите на ДС

даното тяхно присъствие при деловите разговори на представители на съветските органи с капитана или с други лица от командния състав, придружаване на групата за проверка и контрол; присъствие на редови член на екипажа на приемите в кают-компанията и т.н.

- скованост на членовете на екипажа в присъствието на един от техните колеги по служба, угодничество и подлизурство пред него, макар че по своето служебно положение те не зависят от него. Това се обяснява с това, че моряците сравнително бързо установяват представителите на разузнавателните и контраразузнавателни органи в своята среда които, независимо от предприетите мерки за зашифровка на кораба, издават себе си пред екипажа. Страхувайки се да не се компрометират пред разузнавачите, да не си навлекат подозрение с връзките си със съветски граждани и с положителното си отношение към Съветския съюз, в тяхното присъствие моряците се държат сдържано и неестествено. Пребиваването на такива лица на кораба създава обстановка на подозрителност, страх от проследяване и контрол за поведението на членовете на екипажа. Известни са случаи, когато не само редови моряци, но и капитани на кораби или други лица от командния състав в доверителни беседи с наши агенти са изразявали недоволството си от този или онзи член на екипажа, който не изпълнява предназначените му по специалността задължения на кораба, и в същото време са заявявали за невъзможността им да се избавят от такива хора поради това, че те са назначени на кораба "от влиятелни органи";

- появяването на едно и също лица в съветските пристанища на различни чуждестранни кораби. Имайки предвид, че основната маса от чуждестранни морски съдове посещава пристанищата на СССР периодически, разузнаванията на противника вземат мерки с оглед преместването на своите агенти и разузнавачи на онези кораби, които заминават за съветските пристанища. Така например, арестуваният агент на НАТО - , систематически е бил прехвърлян от един холандски кораб на друг, за да посещава колкото се може по-често съветските пристанища. Даже в тези случаи, когато се завръщал от Съветския съюз не в Холандия, а в Англия, при него пристигнала връзка, вземала разузнавателните материали и му предавала указанието да замине със самолет за Холандия, откъдето той с друг параход трябвало да замине за Съветския съюз;

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

Из архивите на ДС

- продължителна работа на един от членовете на екипажа на един кораб, редовно пътуващ в Съветския съюз, независимо от това, че основният състав на екипажите се сменя периодически. Такива явления са забелязани на италианските, гръцките, френските и други кораби.

Анализът на състава на екипажите в светлината на разглеждания признак дава възможност да се разкрият лицата, представляващи оперативен интерес за органите на КГБ;

- владеенето от член на екипажа на руски език или езици на други националности на Съветския съюз. Особено трябва да се обръща внимание на лицата, които укриват, че знаят такива езици. Те могат да бъдат не само агенти и разузнавачи, но и изменници на родината и членове на задгранични антисъветски организации. Органите на КГБ неедкократно са разкривали на чуждестранните кораби лица, избягали през различни периоди от време, които скриват това, че знаят родния си език; техните фамилии нередко са изменени;

- открито натрапничаво изразяване на "прогресивни настроения" и "приятелски чувства" към СССР приобщуването със съветски граждани, особено със служителите от държавните учреждения. Безспорно е и това, че много от чуждестранните моряци изразяват искрени чувства на дружба и симпатии към съветската държава. Обаче някои чужденци действуват подобно, въпреки своите убеждения и преследват цел да заблудят съветските граждани, да си създадат добра репутация, да спечелят доверието на нашите власти, да отклонят от себе си вниманието и по такъв начин да получат възможност да извършват тайно и безнаказано своите вражески действия. В отделни случаи такива лица хулят порядките и условията на живот в капиталистическите страни, критикуват правителствата на своите държави. Агентурното изучаване на тези лица показва, че те се държат независимо на кораба и на брега, без да се предпазват при воденето на такива разговори със съветските граждани в присъствието на други членове на екипажа, без да се страхуват, че ще бъдат заподозрени от контраразузнавателните органи на своята страна. Отбелязани са такива случаи, когато проявяващите лоялно отношение към Съветския съюз чуждестранни

моряци след като позатвърдят познанството си с нашите агенти подлагали последните на остра антисъветска обработка;

- прилагане на професионални навици за разкриване на проследяването в града, повишена предпазливост в общуването им със съветски граждани. Внедряваните в екипажите на чуждестранните кораби вражески агенти и разузнавачи много често се издават с този признак. Особено повишена предпазливост проявява разузнавачът при излизане в града за изпълнение на поставената му разузнавателна задача, когато той предварително предприема редица мерки по обезпечаване на зашифровката и личната си безопасност. В отделни случаи разузнавачите привличат и други членове на екипажа с цел да разкрият проследяването след себе си. Понякога предприетите мерки поради сложността си не зашифроват разузнавача, а напротив, разобличават го;

- проверка на съветските граждани с цел разкриване агентите на органите на КГБ. Разузнавателните и контраразузнавателни органи на противника правят настойчиво опити да разкрият агентурата на КГБ сред съветските граждани и особено сред лицата, общуващи с членовете на екипажите по силата на служебните си задължения. За тази цел агентите на чуждите разузнавания извършват наблюдения по отношение на служителите в митническите, пристанищните и външнотърговски организации, инструкторите и активистите на интерклубовете, записват техните фамилии и други данни, правят справки за интересуващите ги лица от други съветски граждани, а понякога задават провокационни въпроси. При това трябва да се има предвид, че интересът към съветския гражданин можа да се обясни с чисто битови мотиви. Обаче, ако подобни действия имат траен, целенасочен характер, повтарят се в различна обстановка, те заслужават оперативно внимание.

Така например, капитанът на италианския кораб многократно посещава пристанищата на Съветския съюз, като през време на пребиваването му с него са общували агентите "Мая" и "Мирская". През време на едно свое пристигане в Новоросийск, след като беседвал с "Мая" на различни битови теми, неочаквано в присъствието на старши щурмана започнал да разпитва, какво знае "Мая" за "Мирская", "не е ли тя агент на ГПУ". "В потвърждение" на своите подозрения заявил, че е видял "Мирская" на

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

Из архивите на ДС

Из архивите на ДС

борда на кораба, когато предавала "на офицер от ГПУ" някаква хартийка. Старши щурманът, "потвърждавайки доказателството", уверявал, че той е видял в "Мирская" някакъв документ, "издаден от ГПУ". След като се срещнал с "Мирская", и предложил да замине с него на кораба в Италия. Такова предложение и е направил и капитанът на друг италиански кораб;

- признаци, разкриващи вражеския агент или разузнавач, съдържащи се в документите за прикритие.

Известно е, че в моряшкия паспорт се отразяват сведения по трудовата дейност на притежателя на документа в търговския флот. От документа може да се получат сведения за броя и продължителността на прекъсванията на работата. По направените отметки в моряшкия паспорт могат да се установят следните признаци, подозиращи члена на екипажа в принадлежност към разузнавателните органи на противника:

а) прекъсване на работата на корабите за продължително време;

б) наличието на отметки в моряшкия паспорт, говорещи за това, че този член на екипажа е посещавал предимно Съветския съюз и другите социалистически страни. Когато такива сведения се открият, трябва да се проанализира пристанищата на кои държави е посетил този чуждестранен моряк и не се ли долавя в тези обстоятелства неговата заинтересованост да посещава пристанищата именно на социалистическите страни;

в) моряшкият паспорт е издаден на лице, което е твърде в напреднала възраст, за да може да започне трудовата си дейност в морския флот, особено когато става дума за лица от редовия състав. Затова обстоятелството, че на член от екипажа, солиден на възраст, за пръв път е издаден моряшки паспорт, дава основание да се предполага, че в дадения случай моряшката професия е избрана от разузнаването за прикриване на сътрудника му;

- наличието на многочислени отметки на документа, който има твърде нов външен вид. Фрапиращият нов вид на документа от една страна и наличието на множество различни отметки свидетелствува за това, че документът може да е изготвен от разузнаването, а сведенията в него са фиктивни.

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

Из архивите на ДС

II. ПРИЗНАЦИ, СВИДЕТЕЛСТВУВАЩИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕТО НА РАЗУЗНАВАТЕЛНА ДЕЙНОСТ

- по-честото излизане на моряка в града или на територията на пристанището по сравнение с другите членове на екипажа, особено през времето, когато той трябва да дежури на кораба.

- добрата осведоменост за обстановката на съветското пристанище, особено за служителите на пристанищните учреждения, за работниците и активистите на интерклубовете. Известни са случаи, когато някои чуждестранни моряци добре се ориентират в града без придружвачи, лесно, без правене на справки, намират интересуващите ги обекти и забележителните места, проявяват интерес към отговорни лица, показвайки при това добра осведоменост за тях;

- стремеж да събират информация посредством метода на визуално наблюдение. Към характерните признаци на визуалното разузнаване може да се отнесе наблюдението с помощта на оптически средства по съветското крайбрежие, военните кораби, които срещат в морето, стремеж да проникнат в районите, в които са разположени отбранителни и други важни предприятия, опити при отделни случаи да излезат извън пределите на града и т.н. При анализа на такива действия на чуждестранния моряк следва да се има в предвид и възможността на обикновеното любопитство. Затова в действията на чужденеца трябва да се разкриват следните моменти, които могат да свидетелстват за възможното му участие в агентурата на разузнаванията на противника; съблюдаване конспирацията при наблюдението, фиксиране на наблюденията на картата, правене на записки, зарисовки, съставяне на схеми, планове, фотоснимки и т.н.

- действия по добиване на източници, съдържащи в себе си разузнавателна информация. Към такива действия могат да бъдат отнесени: закупуване на голямо количество литература на стойност, превишаваща финансовите възможности на чужденеца, специален подбор на литературата, стремеж да се сдобие с източници, които не се появяват в периодическия печат, закупуване на различна справочна и техническа литература, вземане проби на почвата, водата, растенията и т.н.

- действия на чуждестранния моряк, предизвикващи подозре-

Из архивите на ДС

ние за това, че той изпълнява разузнавателни задачи по вербуването на съветски граждани. Към тях се отнасят: установяване на голям брой контакти със съветски граждани, многократни и продължителни срещи с някои от тях, изучаване на тяхните политически убеждения, антисъветска обработка, стремеж да провеждат уединени беседи, връчване на подаръци и т.п. Важно е да се взема под внимание проявяването на такъв интерес към репатрираните граждани, емигрантите, към съдените по-рано, към лица, склонни към различни спекулантски и аморални постъпки. Заслужава внимание стремежът на западногерманските моряци да установяват връзка с лица от немски произход, на моряците от скандинавските страни с лица, имащи роднински отношения в задгранични емигрантски центрове, на японските моряци с лица - японци, корейци и китайци по национална принадлежност. Също следва да се има в предвид, че голям процент от връзките на чуждестранните моряци се установяват на контрабандна и спекулативна основа, обаче трябва да се отчита и това, че разузнаванията могат да използват такива сделки за своите престъпни цели, особено като прикритие за среща със своята агентура;

- действия, които предизвикват подозрение за изпълнение на задачи по установяване на връзка с агентура, намираща се на територията на СССР. Прилаганите през последно време от разузнаванията способи на връзка с агентурата се характеризират, наред с високата степен на конспиративност, с такива черти, като кратковременност на контакта при личните срещи на разузнавача с агента, осъществяване на мигновени предавания и обменяне на фрази на многолюдни улици и обществени места, широко прилагане на безконтактни способи за връзка (тайници, пощенски съобщения). За разлика от разузнавача-вербовчик, който за изпълнение на специфичните за него задания е принуден да влезе в по-продължителни по време взаимоотношения със съветски граждани, разузнавачът за връзка се стреми или да доведе времето на срещата до моментен контакт, или да осъществи тази връзка въобще без да влиза в контакт с агента. Следователно, и проявяването на действията на разузнавача за връзка по силата на това обстоятелство са малко забележими, трудно се подават на разкриване. Независимо от това обаче, отделни разкриващи дейността на разузнавача за връзка признаци могат да бъдат установени. Тези признаци разузнавачът за връзка може да разкрие както при подготвителните действия, така и при осъществяването на самия акт.

Из архивите на ДС

358

В практиката на контраразузнавателната работа сред членовете на екипажите на чуждестранните кораби са известни такива разобличаващи разузнавача за връзка признаци, като появяването на чуждестранния моряк сам на многолюдна улица, в паркове, градинки, гари и други обществени места, като при това съблюдава особени предпазни мерки; неочаквано и външно незабелязано излизане от интерклуба вечерно време; разходки из града под прикритието на други членове на екипажа на своя кораб с настойчив стремеж да открият проследяване; безцелни на пръв поглед посещения на магазини, сладкарници, ресторанти, гардеробни и тоалетни стаи и други обществени места, където е затруднена работата на външното наблюдение; непродължителна конспиративна среща с неизвестно лице с разкриване признаци на предварителна обусловеност, конспиративно предаване при срещите на предмети, извършване на действия, предизвикващи подозрение че прави тайник, пускане на писма в пощенските кутии.

Голямо внимание заслужава щателното изучаване поведението както на чужденеца, така и на съветския гражданин след извършването от тях на действия, предизвикващи подозрение за шпионска среща. Практиката показва, че след осъществяването на самата среща разузнавачът и агентът проявяват такива характерни признаци на поведение, като стремеж незабавно да напуснат местото на срещата или на тайника, щателно извършват контранаблюдение, незабавно завръщане члена на екипажа на кораба, макар че останалите моряци се намират още в града;

- подозрителни действия на чуждестранния кораб при заминаването му за съветско пристанище. Те могат да се изразяват в умишлено отклонение на кораба от определения курс, в стремеж да проникне в забранени зони, в навлизане в открито пристанище без предварително уведомяване.

III. ПРИЗНАЦИ ПО ОПАЗВАНЕТО НА ОРЪДИЯТА, ПРЕДМЕТИТЕ, СРЕДСТВАТА И РЕЗУЛТАТИТЕ НА ПОДРИВНАТА ДЕЙНОСТ

В своята разузнавателна дейност противникът използва както специална апаратура, така и плавателни средства, които могат да се използват за тези цели. Признаците за разкриване на

Из архивите на ДС

техническите средства условно могат да се разделят на две групи: признаци по маскировката и признаци по използуването на технически средства за разузнаване.

Признаци за маскировка на техническите средства могат да бъдат: особена конфигурация на корабната радионавигационна апаратура, явно отличаваща се от еднотипните средства, съществуващи на другите чуждестранни кораби; необкновена конфигурация на битови радиоапарати и магнитофони; чувствително обособяване на някои от приборите сред останалите такива със своя нов вид; съоръжаване на кораба с навигационни средства в по-голямо количество от общоприетото; наличие на приставки у радионавигационните апарати, с неоправдано, по мнението на специалистите, предназначение; наличие на кораба на радиостанции на ултракъси вълни; наличие върху външните стени на апаратите на непредвидени от конструкторските схеми вратички, особено със следи на незаводска изработка; наличието на голямо количество антени на кораба; наличието на нова инсталация, водеща в съседните помещения, на горната палуба и на мачтите, особено, ако прокараната инсталация води в каютите и други помещения, не предназначени за радиотехнически средства. Трябва също да се има предвид, че на чуждестранните кораби може да има малогабаритни нестационарни радиотехнически апарати. Те могат да се съхраняват в каютите на членовете на екипажите и в други помещения, могат да са замаскирани под формата на битови предмети. На някои чуждестранни кораби са намерени звукозаписващи устройства, замаскирани под формата на битови предмети.

Необходимо е също така да се обръща внимание на наличието на кораба на прибори с неизвестно предназначение, радиографи, дозиметри, портативни фотоапарати, голям запас от фото- и киноленти.

- признаци, разкриващи средствата за нелегално прехвърляне на агентура в СССР и извозване зад границата на нелегали. В светлината на разкриването на признаците, разкриващи средствата за нелегално прехвърляне на агентура в СССР най-голямо внимание заслужава разкриването на скрити помещения, намиращи се на кораба, разположението и вътрешната обстановка на които позволяват те да бъдат разглеждани като специални тайни укрития. За това тяхно

предназначение могат да свидетелствуват такива признаци, като замаскирване на помещението, наличието на условия, обезпечаващи продължителен престой на човек в него, следи за пребиваването в помещението на неизвестни лица. В такива помещения могат да се разкрият замаскирани входове, винтелатори, облекло, постеля, остатъци от храна, фасове и т.н.

На чуждестранните кораби на най-различни места могат да се открият надувни лодки, леки скафандри, акваланги и други средства за придвижване под водата. Още по-голямо подозрение трябва да предизвиква този факт, ако тяхното съхраняване на кораба има конспиративен характер. Откриването на посочените средства по съветското крайбрежие може да свидетелствува за слизането на вражески агент;

- признаци, разкриващи средства за идеологическа диверсия. Най-вероятни средства за идеологическа диверсия, които могат да се доставят чрез чуждестранните кораби на съветските пристанища, това са антисъветски позиви, книги, списания, вестници, клишета за изготвяне на позиви. Намирането на такива средства е не само подозрителен признак, но и достатъчно веществено доказателство за това, че чуждестранния кораб провежда идеологическа диверсия против СССР или друга социалистическа държава. Трябва обаче, да се има в предвид, че на чуждестранните кораби може да има издания с антикомунистически характер. Следователно, важно е да се установи, не се ли използват фондовете на корабната библиотека за съхраняване в тях на антисъветска пропагандна литература с цел да я разпространяват в СССР. Антисъветските печатни издания, както показва практиката, могат да се прехвърлят на чуждестранните кораби с товара, за което членовете на екипажа могат и да не знаят. Същите тези средства могат да се съхраняват от агентите на противника в каютите и другите помещения на кораба;

- признаци, разкриващи резултатите от разузнавателната работа. Тези резултати могат да бъдат зафиксирани на морските и топографски карти, в дневниците на различни специалисти (щурмани, радисти, механици). Наред със служебните записки в корабните дневници понякога се разкриват открити, а най-често шифровани записки с разузнавателен характер. Този момент заслужава особено оперативно внимание. В много пристанища при проверката на чуждестранните кораби се подлагат слабо на анализ записките, които се

Из архивите на ДС

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

361

водят в корабните документи, макар че понякога разузнавателните записки се маскират под формата на служебни такива и при добро изучаване могат да бъдат установени.

По записките в дневника за дежурство или в други такива могат да се разкрият лицата, които имат отношение към разузнавателните органи. Ако кадровия разузнавач, който няма корабоплавателна специалност, е включен в състава на екипажа под прикритието щурман, то той като правило не носи щурмански или други дежурства, а следователно, тези лица не правят записки в съответните дневници. Отсъствието на записки в дневника от един от щурманите, радистите, механиците дава основание за тяхното изучаване като лица, заподозрени в това, че принадлежат към разузнаването на противника.

IV. ПРИЗНАЦИ ПО ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА ВРЪЗКА НА АГЕНТА ИЛИ РАЗУЗНАВАЧА С РАЗУЗНАВАТЕЛНИЯ ЦЕНТЪР

- подозрителни срещи на члена на екипажа с неизвестни лица на чуждестранните пристанища. След завръщането си от Съветския съюз агентът или разузнавачът е длъжен непременно да се срещне със служител от разузнаването за да му предаде разузнавателните сведения и да получи ново задание. Тези срещи, както показва практиката, могат да стават не само в пристанището, в което е зачислен кораба, но и в други пристанища, в това число и пристанища на други капиталистически държави. При това трябва да се има предвид, че срещата може да се състои както на кораба, така и на брега. В това отношение заслужават внимание показанията на арестувания от органите на КГБ агент на разузнаването на НАТО , с когото разузнавачите са се срещали в пристанищата на няколко капиталистически страни;

- контакт~~контакт~~ на някои членове на екипажа (с изключение на капитана на кораба) с посещаващите чуждестранните кораби служители на дипломатически легации, акредитирани в СССР. Из практиката са отбелязани случаи, когато чуждестранните дипломати, в това число и установени разузнавачи, пристигайки в съветските пристанища, посещавали търговски кораби на своите държави. Като предлог за тези посещения са изтъквали най-различни причини -

Из архивите на ДС

желание да се видят със свои земляци, с представители на свои фирми и пр. Например, израелските разузнавачи-дипломати посещавали израелските кораби под предлог, че изпълняват длъжността на товарни експедитори. В резултат на изучаването на тяхното поведение на тези пристанища бяха разкрити няколко агента на израелското разузнаване, които разузнавачите са привличали за провеждане на подривна работа против СССР. Общуването на дипломатите от капиталистическите държави с лица от екипажите на корабите заслужава сериозно внимание.

Такива са най-типичните признаци, разкриващи вражеските разузнавачи и агенти, внедрявани в екипажите на чуждестранните съдове.

Изброените по-горе разобличаващи признаци безусловно не се явяват изчерпателни, тъй като действията на всеки отделен разузнавач могат да се характеризират със специфически характерни черти, съвсем неизвестни по-рано признаци могат да се проявят в резултат на постоянното изменение и усъвършенствуване тактиката на подривната дейност на противника.

София, 11.XII.1964 г. Превела: К.Н.

Ра-22
27.08.1968

Строго секретно!
Екз. № 2

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

УТВЪРЖДАВАМ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА К Д С
Ген.-лейт._____
София, _____1968 г.

И Н С Т Р У К Ц И Я

ОТНОСНО: Агентурно-оперативната работа по Воден транспорт

Досегашната агентурно-оперативна практика на органите на КДС по линия на Воден транспорт показва, че капиталистическите разузнавания използват легалната възможност, която им дава търговс ският флот за развиване подривна дейност срещу НРБ. В екипажите на корабите те включват свои кадрови разузнавачи и агенти, които посещават нашите пристанища и други служби, свързани с корабоплаването и използват възможността да събират интересуващите ги сведения. Това те осъществяват чрез визуално наблюдение, в разговори с наши граждани и оперативна техника. Освен това, те изучават, обработват и подхождат към вербовка на наши граждани; създават канали, свързани с разузнавателни центрове; имат възможност да прехвърлят агентура и техника на наша територия; подпомагат наши и на други социалистически страни граждани да изменят на Родината; водят вражеска агитация и пропаганда; внасят инкриминирана литература; буржоазно упадъчно влияние, въвличат в контрабандна и валутно-спекулативна дейност много наши граждани.

От друга страна нашият търговски флот създава благоприятни условия за органите на КДС да внедряват своя агентура в изменническите и разузнавателни централи; да разкрива и използва кана-

Из архивите на ДС

ли, създавани от чуждите разузнавания; да изучава оперативната обстановка в различни капиталистически пристанища; да събира политическа, икономическа, военна и научно-техническа информация; да внася наше, социалистическо влияние сред трудещите се и лоялно настроените граждани в капиталистическите страни.

От получените данни е видно, че най-голям интерес и активност тук проявяват гръцкото, турското и западногерманското разузнавания, които включват в екипажа на корабите своя агентура, а в някои случаи и кадрови разузнавачи. За разкриване и пресичане подривната дейност на същите от страна на нашите органи се провеждат редица агентурно-оперативни и др. мероприятия, включително и вербовка на агентура сред моряците от капиталистическите страни.

364

Чрез агентурата и ДВ, които пътуват до капиталистическите страни бе изяснен полицейско-митническия режим в посещаваните пристанища; разкрити бяха редица лица и свърталища, които се използват от чуждото разузнаване, за изучаване, обработка и вербовка на наши моряци; получена е интересна разузнавателна информация от военен характер; създадени са редица връзки и възможности за успешно внедряване на наша агентура във вражеските задгранични центрове, които работят против нашата страна.

Получените до сега резултати, обаче не съответствуват на изискванията и възможностите на органите на КДС.

Недостатъчно организирано, целеустремено и настъпателно се води разработката на моряците от капиталистическите страни. Съществуват редица слабости и боязън по изучаването, обработката и вербовката на агентура от средите на тези моряци. Недостатъчно се работи по пресичането на идеологическата диверсия, по контрабандата със стоки, валута и пр.

На някои от нашите кораби все още не е изграден агентурен апарат и не се използват напълно възможностите на агентурата, която плава зад граница. Не са изградени резидентурни групи на презокеанските кораби; подценява се агентурно-оперативната работа в корабостроителните и кораборемонтни заводи, пристанищата и спомагателните служби към тях.

Из архивите на ДС

За цялостното подобряване и активизиране на агентурно-оперативната работа на органите на КДС по линия на Воден транспорт, е необходимо да се имат предвид и се изпълняват следните принципни указания в настоящата инструкция:

I. КОНТРАРАЗУЗНАВАТЕЛНА РАБОТА ПО МОРЯЦИТЕ ОТ КАПИТАЛИСТИЧЕСКИТЕ СТРАНИ

1. Да се усили работата на органите на КДС за своевременното разкриване и пресичане опитите на капиталистическите разузнавания, които използват моряците от капиталистическите страни за провеждане на шпионаж, идеологическа диверсия, и друга подривна дейност срещу НРБ.

2. Пред органите на КДС, които работят по тези моряци, стоят за изпълнение следните задачи:

а/ да разкриват и пресичат подривната дейност, насочена срещу нашата страна, която извършват кадровите разузнавачи и агентурата, прикрити като екипаж на корабите;

б/ да създават условия и възможности за изучаване, обработка, вербовка или компроментиране на противникови разузнавачи и агенти;

в/ да подставят наша агентура на установените разузнавачи и агенти, прикрити като екипаж;

г/ да разкриват оперативната техника и тайници, каквито е възможно да има на корабите на кап.страни и да упражняват контрол дали радиосредствата им не се използват за престъпна цел;

д/ да провеждат мероприятия за получаване от моряците от капиталистическите страни информация по изучаване структората, организацията и личния състав на контраразузнавателните служби, работещи по тази линия, по политически, икономически, научно-технически и военни въпроси;

е/ да разкриват, изучават и разработват българските граждани, които установяват и поддържат подозрителен контакт с моряци от капиталистическите страни;

ж/ да организират чрез агентурата, ДВ, Интерклубовете и партийно-комсомолския актив, активна и настъпателна агитационно-пропагандна работа сред тези екипажи за правилна политическа ориен-

тировка и разобличаване на империалистическата пропаганда;

з/ опирайки се на обществените организации и трудящите се, да провеждат мероприятия за пресичане проникването на буржоазна идеология и морал, да не допускат политическо и морално разложение на отделни служители в пристанищата, които имат пряк служебен контакт с екипажите на корабите от капиталистическите страни.

3. За успешното изпълнение на задачите, които стоят пред КДС по разработката на моряците от капиталистическите страни, вербованата агентура от средите на тези моряци, трябва да се използва по следните задачи:

а/ разкриване кадровите разузнавачи и агентура на вражеските разузнавания и контраразузнавания, дадена под прикритие на корабите;

б/ разкриване формите, методите и средствата за подривна дейност;

в/ за изучаване на подходящи моряци, с цел вербовка и обработка;

г/ за получаване на разузнавателна информация, тъй като тези моряци посещават капиталистическите страни безпрепятствено и имат колеги и приятели, които работят във военни поделение и НАТО, във военно-морските бази на САЩ и др. капиталистически страни;

д/ разкриване на наши граждани, които търсят съдействието на тези моряци, с цел да изменят на Родината;

е/ придобиване на данни, които да улесняват нашия търговски флот и вносно-износните централи;

з/ пресичане внасянето на инкриминирана литература, грамофонни записи и всякакви издания, които разлагат младежта и внасят буржоазно влияние сред нея;

и/ да изучават корабособствениците, корабните агенти и фирми, чиито кораби посещават нашите пристанища, под чието прикритие работят вражеските разузнавания и да полагат усилия да узнават чрез тази агентура лицата, които работят в полза на разузнаването и контраразузнаването.

4. За успешното изучаване и постепенното ангажиране на кандидатите за вербовка, наред с политико-възпитателното въздействие е необходимо:

Из архивите на ДС

а/ подробно изучаване биографията на кандидата за вербовка;

б/ какви учебни заведение е завършил, програма, режим, материална част, началниците и пр.;

в/ близки и роднини, лоялно настроени към социалистическия лагер, които работят в държавния апарат, армии, полиция и пр.

Вербовката, ръководството и начините за установяване на връзки с тази агентура да се уреждат съгласно заповедите и указанията на ръководството на КДС.

При необходимост тази агентура може да се среща и в други пристанища на социалистическите страни.

5. Режимът за движението на моряците от капиталистическите страни в нашите пристанища се определя от началниците на Окръжните управления, съгласувано с ръководството на КДС.

6. Да се организира активна работа по изясняването, оценката и изучаването на характера на връзките на моряците от капиталистическите страни с граждани на НРБ. Подозрителните връзки да се разработват от оперативните работници, работещи по тази линия. По преценка на окръжните ръководства на КДС, такива разработки могат да се водят и от другите контраразузнавателни отделения към управленията.

7. Всеки оперативен работник при предварителната подготовка за провеждане на агентурно-оперативни мероприятия по пристигнал в наше пристанище кораб от капиталистическа страна, трябва да извърши:

а/ да инструктира при оперативна нужда лицата, които ще вземат участие в контролата на кораба, за получаване на първични данни и впечатления;

б/ да получи от КПП списък на екипажа на кораба, който да отразява - трите имена, дата на раждането, месторождение и длъжност на кораба;

Да вземе също от КПП писмено сведение за всичко онова, което е направило впечатление при контролата;

в/ да получи от митническите власти образците на регистрираните фотоапарати и кинокамери, които се намират на кораба.

Образците трябва да съдържат: марка на фотосредството,

Из архивите на ДС

фабричен номер, име на притежателя, име на кораба и под чий флаг плава.

Картотеката за фотосредствата да се води от КПП по фабричния номер на фотосредството;

г/ към всеки екипажен списък да се прилага негатива на фотолентата от снимките на екипажа.

Корабните литерни дела да се водят само от КПП. В тях да се съхраняват всички документи, които отразяват общи данни за екипажа, неизяснени сигнали и др.

Корабните (литерни) дела да се водят като строго секретни. Да се извърши проверка в оперативния отчет на моряците от капиталистическите страни преди още да са слезли на брега.

За получаване на първични данни по тези моряци да се използват възможностите на митницата, портовия надзор, "Инфлот", регистъра, вносно-износните централи, Интерклуба и др.

Да се обръща особено внимание на онези членове от екипажите, които са непознати на моряците и които са включени в екипажните списъци в последния момент, преди отплуването на кораба, качили се от други пристанища или са известни като бивши офицери и служители на полицията. Неразделна част към тази точка да се има пред вид и съветската справка за някои признаци за престъпните действия на разузнавачите и агентите, внедрени от империалистическите разузнавания на чуждестранните кораби;

д/ разкриване извършителите на контрабандна търговия, трансвер на валута и др.;

е/ да взема данни от органите на КПП, кой, кога, с кого излиза и се връща на кораба, когато оперативни нужди налагат това.

8. По наблюдението и разработката на моряците от капиталистическите страни да се ползува честна и проверена агентура, владееща западни езици.

Тази агентура трябва да се набира от следните служби и среди:

а/ от ДСП "Инфлот", Портовия надзор, Регистъра, вносно-износните централи, Интерклуба и др. служби, които имат контакт с корабите от капиталистическите страни;

б/ от заведенията, които се посещават от тези моряци,

Из архивите на ДС
368

от средите на журналистите, хората на изкуството, радиото, телевизията и от други учреждения, служби и лица, които имат възможност да работят по тези моряци на територията на града;

в/ да се използува и агентурата на линейните отделения и тази, работеща по туристите, която владее чужди езици и не е ангажирана през зимния сезон.

На всеки агент и ДВ да се разработва добре обмислена легенда и линия на поведение, които улесняват внедряването на агентурата към интересуващите ни обекти.

Агентурата и ДВ да се използват също и за активна масово политическа обработка на моряците от капиталистическите страни, с цел да се оказва върху тях изгодно на нашия лагер влияние.

Да се привлекат към активна работа нещатните служители на КДС, като на някои от тях (бивши ОР и отговорни служители) се дадат по-големи права и самостоятелност при изучаването и обработката на корабособственици, кадрови корабни агенти.

9. В района на пристанището и портала да се поставят пощенски кутии и градски телефонен пост, който да се контролират от органите на КДС.

10. Да се обезпечи денонощно наблюдение на корабите, които се намират в пристанищните басейни и на рейда, за да не се позволи скрито от ДС да се прехвърля агентура на наша територия или да се качват на тези кораби лица с престъпна цел.

11. Окръжните управление на КДС Варна, Бургас и Русе да изпращат обобщени или отделни справки, представляващи оперативен интерес за моряци от капиталистическите страни, които да се обработват от отдела по транспорта при управление II КДС, за изготвяне на обобщени справки за изпращане и съгласуване с братските органи на сигурността и анализи за проявите на моряците от различните страни.

За по-важните мероприятия и сигнали Окръжните управления на КДС да изпращат своевременно справки на отдела по транспорта, за получаване на помощ и указания по същите.

12. Окръжните управления на КДС са задължени предварително да съгласуват с управление II КДС всички по-важни агентурно-оперативни мероприятия и действия по разработката и вербовката на моряците от капиталистическите страни.

Из архивите на ДС
369

Из архивите на ДС

13. Окръжните управления КДС Варна и Бургас се задължават да обменят помежду си всички получени сведения за моряците от капиталистическите страни, представляващи оперативен интерес и да се подпомагат взаимно при разработката на тези моряци.

АГЕНТУРНО-ОПЕРАТИВНО ОБСЛУЖВАНЕ НА БЪЛГАРСКИ МОРСКИ И РЕЧЕН ТЪРГОВСКИ ФЛОТ

1. Агентурно-оперативното обслужване на българските кораби - БТФ, БРП, "Танкерния флот", "Балкантурист", океанските кораби на "Държавен риболов", пристанищата, корабостроителните и кораборемонтни заводи, "Инфлот", "Интерклубовете", се осъществява от Окръжните управления на КДС Варна, Бургас и Русе.

Окръжно управление КДС Варна обслужва БТФ и "Балкантурист", а океанските кораби на "Държавен риболов" и "Танкерния флот се обслужват от Окръжно управление КДС Бургас, Окръжно управление КДС Русе обслужва БРП.

Разрешения за задгранично плаване се издават от съответните Окръжни управления КДС Варна, Бургас и Русе за обслужваните от тях предприятия, съгласувано с Окръжните управления на КДС, чиито жители са кандидатите.

Материалите, въз основа на които е разрешено задгранично плаване на моряците, да се съхраняват в картотеки, подредени по азбучен ред и описани съответно в азбучници в трите окръжни управления на КДС, копие от които да има в съответното КПП.

За издадените и отнети разрешения съответните Окръжни управления са задължени да уведомяват писмено КПП Варна, Бургас и Русе и предприятието направило искането. При всяко отнемане на разрешение за задгранично плаване да се уведомява и портовия надзор за своевременно изземване на задграничните моряшки паспорти.

Отделът по транспорта при управление II КДС също има право да разрешава задгранично плаване, за което уведомява съответното Окръжно управление на КДС и изпраща материалите, свързани с разрешението.

2. Основни задачи на органите на КДС, които обслужват нашите търговски кораби са:

а/ да организират контраразузнавателната работа сред моряците за предпазването им от вербовка от страна на вражеските

контраразузнавания и разузнавания;

б/ да подготвят и подставят подходяща агентура за внедряване във вражеските разузнавателни центрове в зависимост от оперативната необходимост;

в/ да предотвратяват бягства зад граница с нашите кораби;

г/ да разкриват и използват каналите на чуждите разузнавателни центрове, осъществявани чрез плавателните съдове на НРБ;

д/ да разработва изменници и невъзвръщенци в пристанищата, посещавани от нашите кораби, с цел внедряване на агентура и разкриване на техните намерения и дейност срещу страната, съгласувано с управление I КДС и поделението, което работи по центровете и изменниците;

е/ да разкриват и изучават местата, свърталищата и параходните агенции в пристанищните градове на капиталистическите страни, които се използват от чуждите разузнавания като прикрития за обработка и вербовка на наши моряци;

ж/ да не допускат извършване на диверсии, вредителство и саботаж, както и внасянето на оперативна техника, взривни, запалителни, пропагандни и др. инкриминирани материали на корабите;

з/ да разкриват сред членовете на екипажите морално и политически неустойчивите, попадналите под чуждо влияние и тези занимаващи се с контрабанда и трансвер на валута;

и/ да изпълняват при необходимост, разузнавателни задачи, съгласувано с управление I КДС и РУМНО.

3. За решаване на горните задачи органите на КДС изграждат на всеки плавателен съд агентурен апарат и ДВ, в зависимост от нуждите, задачите и от категорията на плавателния съд.

На ~~превокеанските~~ товарните и пътническите кораби да се изграждат резидентурни групи, а при необходимост с разрешение на ръководството на КДС да се устройват на корабите съответно с подходяща легендировка, действуващи оперативни работници.

4. С цел да разрешат тези основни задачи, органите на КДС трябва да инструктират агентурата и ДВ по следните задачи:

Из архивите на ДС
371

а/ да изучават поведението и дейността на членовете от екипажа у нас, по време на плаване и в чуждите пристанища;

б/ да долавят и сигнализират за всички политически, стопански, неморални и криминални прояви;

в/ да следят какви външни лица посещават пристанището и корабите, за да не се допусне укриване на наши граждани, които искат да изменят на Родината или внасянето на взривни, запалителни, пропагандни и др. материали;

г/ да разкриват найници и места, които се използват за укриване и пренасяне на сведения, контрабандни стоки и валута;

д/ да съобщават своевременно за всички производствени недостатъци и пречки в търговската дейност на корабите;

е/ да установяват и изучават лицата в капиталистическите пристанища и градове, които проявяват интерес към нашите моряци, какви поводи използват, от какво се интересуват, като какви се представят и пр.;

ж/ да изучават полицейско-митническия режим в прастанищата на капиталистическите страни;

з/ да изучават заведенията и местата, които се посещават от нашите моряци, техните собственици и лицата, които се стремят да осъществяват контакт с тях;

и/ да събират информации от разузнавателен характер.

Да информират със справки и сведения отдела по транспорта при II управление КДС за получените данни и сигнали по линия на българските моряци.

5. При ремонт на наши кораби в капиталистически страни, по оперативни съображения, могат да се изпращат оперативни работници с цел:

а/ да осъществяват ръководство на агентурата и ДВ;

б/ да опазват екипажите на корабите от домогванията на капиталистическите разузнавания и контраразузнавания, както и за изучаване на оперативната обстановка в съответното пристанище.

6. Оперативни работници могат да извършват задгранични рейсове при провеждане на комбинация, подставяне и внедряване на агентура и при други оперативни съображения.

Из архивите на ДС
372

Из архивите на ДС

373

Оперативни работници с морско образование, също могат да извършват такива рейсове за поддържане на квалификацията и правоспособността си.

7. Всеки член от екипажа на корабите, които плават зад граница преди да бъде назначен трябва:

а/ да се провери по отчета на ДС и НМ;

б/ да се проучи основно;

в/ членовете на БКП не се проучват, а им се разрешава задгранично плаване при представяне на разрешение от съответните партийни комитети;

г/ на корабите, които плават зад граница да не се допускат лица компрометирани в политическо, морално и криминално отношение.

8. Когато на членове от екипаж на български кораб се наложи да излязат от страната по суша или въздух, било за получаване на новозакупен или ремонтиран кораб, или по други причини, органите на отдел Паспортен при КДС да им издават изходни визи при:

а/ представяне на редовен моряшки паспорт;

б/ заповед за командировка;

в/ екипажен списък, заверен от Окръжно управление КДС Варна, Бургас и Русе и отдела по транспорта при II управление КДС.

9. На лицата от други ведомства, на които министърът на транспорта или Председателят на ИГ - БТФ е разрешил да направят еднократен рейс с корабите на нашия търговски флот, да се изискват разрешения за излизане зад граница по установения ред за всички български граждани.

Органите на портовия надзор издават моряшки паспорти на тези лица, след като те представят разрешение от отдел Паспортен при КДС и писмено нареждане на началник управление Воден транспорт.

10. Агентура от екипажите на търговския флот могат да вербоват само органите на КДС при окръжните управления Варна, Бургас и Русе и отдела по транспорта при II управление КДС.

Действията на РУМНО в тази насока трябва предварително да се съгласуват с ръководството на съответните окръжни управления на КДС.

139

11. По линия на Воден транспорт да се подбират оперативни работници, които имат специално образование по морско дело и които владеят западни езици.

Имената на засечените моряци от корабите на капиталистическите страни, имената на лицата в пристанищата на тези страни, да се пишат в нашите документи с латиница, както са записани в техните автентични документи (морски паспорт - номер, екипажен списък и др.), а след това на български.

Из архивите на ДС

Отпечатано в 4 екз.
№ 1 - КДС Варна
№ 2 - КДС Бургас
№ 3 - КДС Русе
№ 4 - VII отдел, II упр. КДС

Нап.:ЦГ/9.VII.1968 г.

7 307

Строго секретно!
Екз. единствен

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

По въпросите на сигурността и отбраната
полк. Мирчев Тонев е
Консултант в ц. Цеев - КГБ.

М Н Е Н И Е

за взаимодействието между органите на ДС и КГБ по линия на воден транспорт.

По предложенията на окръжно у-ние МВР Варна имаме следните бележки:

1. Контактите и срещите между органите на КГБ – Одеса и Окръжно управление МВР – Варна трябва да се съгласуват предварително с II главно управление ДС, в което да се изпращат за утвърждаване проблемите и мероприятията, предмет на разговорите.

2. Считаме, че за сега не е целесъобразно изпращането на ОР в Одеса, тъй като не е организирана истинска контраразузнавателна работа на нашите кораби, способна да информира ДС и КГБ по замисленето и реализирането на този вид престъпление За сега дейността на органите на ДС се изразява в разпити и административни мерки.

По другите предложения нямаме възражение с изключение на това, че при срещите със съветските другари трябва да присъствува представител на Центъра.

ЗАМ. НАЧАЛНИК II ГЛ. У-НИЕ ДС
Полковник:
(неразбр.)

София, 16.VII 1971 г.

Строго секретно

Екз. № 2.

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

М Н Е Н И Е

ОТНОСНО: разрешаване на моряци от капиталистически страни да използват леки коли "рент а кар" и напускат самостоятелно района на пристанищния град

Световната морска практика не познава прецедент където на чужди моряци посещаващи местно пристанище да се разрешава да напускат района на града само с моряшки паспорти, без специално (персонално) разрешение от компетентните власти за всеки отделен случай.

Предполага се, че икономическият ефект от предлаганата мярка да се разрещава на чуждите моряци да наемат коли " рент а кар" ще бъде минимален предвид на това, че:

1. Специализираната организация на Интерклубовете организира екскурзии и други развлечения, за чуждите моряци включително и такива извън района на пристанищния град.

2. Посещенията на курортните комплекси поединично не се ограничава и обикновенно става с таксита,

00730

Из архивите на ДС

377

14
267

за наемането на които моряците вземат пари от ДСП "Инфлот" или обменят в бюрата на БНБ. Така по същество валутата остава в България.

3. Чуждите моряци със своя документ за самоличност са задължени да нощуват на кораба и нямат право да се регистрират в хотели и частни квартири.

При съществуващия статут на пребиваване на чуждите моряци има създадена организация за оперативен контрол едентична на тази в Съветския съюз и другите братски страни.

При разрешаване напускането на района на пристанищния град чуждите моряци практически немогат да бъдат контролирани особенно като се има предвид, че основният контингент са гръцките и турски моряци, които имат близки и познати във вътрешността на България.

Зам. НАЧАЛНИК ПОДЕЛЕНИЕ 25025-XI:

Подполковник.....
майор

2 286

Строго секретно!
Екз. единствен

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

М Н Е Н И Е

Относно: Информация за контрабандната дейност на българските моряци.

При комплексното разглеждане на причините довели до масова и крупна по обем контрабанда трябва да се отчитат и обективните предпоставки за настъпилия отлив на квалифицирана работна ръка от Водния транспорт. Недостигът на кадри (само за параходство БМФ около 300 души, от които 50 механика) практически означава - невъзможност за добър подбор.

Задържането на кораби поради липса на екипаж стана често явление носещо големи загуби за народното стопанство.

За да се стигне до това положение главните причини освен в тежките условия на работа и откъснатост от семействата трябва да се търсят и в:

1. Ниското заплащане на моряшкия и команден състав, което не отговаря на количеството и характера на влагания труд. (Средната моряшка заплата е от порядъка на 80 лева).

2. Неуреден е въпроса с годишния отпуск, почивките, квартирните и други социални придобивки, които имат трудещите се на брега.(Годишният отпуск е 14 дни, а полагаемите се почивки в рамките на една година - максимум 6. Често са случаите, когато на членове на корабни екипажи не се дават годишни отпуски в продължение на 2-3 години).

3. Наложените териториални ограничения за набиране на кадри за търговския флот - само от крайморските и крайдунавски окръзи.

С цел премахване на социалните корени на извършваната контрабанда и създаване на условия за подбор на кандидатите за работа в търговския и пътнически флот, отдел XI ВГУ счита за целесъобразно към т.4 от предложенията на пястото указано с ( )

Из архивите на ДС

379

3 287

да се добави текст със следния смисъл:

"В тази връзка да се извърши проучване и излезе с пр предложение пред компетентните органи за привеждане на парично-то възнаграждение и социално-битовото осигуряване на плаваталния съставите в съответствие с количеството и характера на полагания от тях труд.

Да се преразгледат съществуващите разпоредби за териториално ограничаване набирането на работна ръка за търговдския флот и прецени тяхната целесъобразност при вече изменилата се обстановка в крайбрежните селища."

НАЧАЛНИК XI ОТДЕЛ, ВГУ ДС
Полковник:

Отп. в 1 екз.
1 - XII у-ние
Изп.Л.Йорданов
26.IX.73 г.

407
14

ПОВЕРИТЕЛНО!

Екз.№

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

СО "ВОДЕН ТРАНСПОРТ"

ПАРАХОДСТВО "БЪЛГАРСКО РЕЧНО ПЛАВАНЕ" гр. Р У С Е

З А П О В Е Д

№ _____

гр. Русе, _____ III.1981 г.

ОТНОСНО: Участие на екипажите от пътническите кораби на подводни криле "Метеор" и "Ракета" и пристанищните служби в мероприятия под кодово наименование "УРАГАН"

На основание утвърден документ от генералния директор на СО "Воден транспорт" под кодово наименование "Ураган"

З А П О В Я Д В А М:

1. От 01.04.1981 година капитаните и механиците на пътническите кораби на подводни криле "Метеор" и "Ракета" и началниците на пристаните по р. Дунав да изпълняват мероприятията залегнали в документа под кодово наименование "Ураган" по начин указан в заповедта.

2. Задължавам капитаните и механиците на корабите на подводни криле "метеор" и "Ракета" да се явяват в"Поверителна служба" БРП където да се запознаят с документа "Ураган" и настоящата заповед и от началник отдел "Специален" получат указания за привеждането му в изпълнение.

3. Предварителен инструктаж по въвеждане в действие на документа "Ураган" имат право да извършват освен мен и заместника ми по експлоатацията.

4. Началник отдел "Подготовка на кадри" да предоставя

Из архивите на ДС

381

Н 8
Н2

до ____03.1981 година списък в "Поверителна служба" БРП на капитаните и механиците, които ще се запознаят с документа "Ураган".

5. Да се запознаят Началниците на речните пристанища по р. Дунав за произтичащите задължения по документа "Ураган".

С настоящата заповед да се запознаят всички заинтересовани длъжностни лица в обем касаещ само тяхната дейност.

Контрол по изпълнение на заповедта възлагам на Зам.директора по експлоатацията.

Отп. ——екз.

ГЛ.ДИРЕКТОР БРП:

/инж. Л.Радоев/

ПОВЕРИТЕЛНО!

Екз. № ____

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

УТВЪРЖДАВАМ:

Ген.ДИРЕКТОР СО "ВОДЕН ТРАНСПОРТ"

_____/инж.Йовчев/

гр. Варна ____03.1981 год.

И Н С Т Р У К Ц И Я

ОТНОСНО: Организиране предотвратяване отвличане на пътническите кораби "Метеор" и"Ракета" плаващи по р. Дунав до пристанищата Русе-Видин-Русе-Силистра и обратно и охраната им когато са на стапел и вода в пристанищата - Русе, Свищов и Видин.

Настоящата инструкция определя начините за действия при опити и овладяване от похитители корабите на подводни криле "Метеор и "Ракета" плаващи регулярно по р. Дунав и охраната им когато са на стапел и вода в пристанищата Русе, Свищов и Видин.

Участието в изпълнение мероприятията по инструкцията да се назовава под кодово наименование "Ураган".

I. ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА КАПИТАНИТЕ И МЕХАНИЦИТЕ НА КОРАБИТЕ НА ПОДВОДНИ КРИЛЕ "МЕТЕОР" и "РАКЕТА" ПРЕДИ ОТПЛАВАНЕ И ПО ВРЕМЕ НА ПЪТ.

1. Под контрола на капитана на кораба да се извършва проверка преди отплаване и след спиране за наличие на оставени пакети и багажи със съмнително съдържание евентуално взрив и други запалителни материали и вземат мерки за отстраняване от плавателния съд като информира органите на МВР.

2. Да се заключват командния мостик и машинното отделение

Из архивите на ДС

383

4 ~~71~~ 38

на кораба с оглед нелопускане проникване на външни лица.

3. Преди тръгване на път да се провери изправноста на монтираните радиосредства на кораба РТ-21-21 и РТ - "Лена" за скрито оповестяване в случай на опити и овладяване на кораба от похитители.

II. ДЕЙСТВИЯ ПРИ ОПИТИ И ЗАВЛАДЯВАНЕ НА КОРАБА ОТ ПОХИТИТЕЛИ.

1. При опити за насилствено отвличане на кораба от похитители капитана или механика задействат автоматично с крак монтиран скрит бутон за излъчване на непрекъснат сигнал до най-близкото пристанище.

2. Съобразно обстановката да се започнат преговори с похитителите и направи опит за разубеждаването им като се мотивират със спиране на двигателя /автоматично да се изключи двигателя чрез съответната система на командния мостик/ неизправност на двигателя липса на достатъчно гориво; болен пътник на борда и други привидно или действително убедителни причини.

3. Да се информира по установен начин по явния радиотелефон 21-21 най-близкото пристанище за поставените условия от похитителите.

4. Ако обстановката позволява извършване на действия, които не са свързани с даване на човешки жертви или нанасяне на значителни материални щети, похитителите да бъдат обезвредени.

5. Ако въпреки взетите мерки кораба бъде овладян с оглед запазване живота на пътниците екипажа да се подчини на похитителите и ги извози до желаното място.

6. След пристигане до съответното място зад граница да поискат незабавно връзка с българското дипломатическо представителство или с представителство на някоя социалистическа страна.

Из архивите на ДС

384

7. В района преди и в гр. Видин да се изпълняват заповедите и указанията на ГВ свързани с вземане контрамерки за задържане на кораба и похитителите.

III. ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА РЕЧНИТЕ ПРИСТАНИ

1. Под контрола на началниците на речните пристани да се поддържат в изправност монтираните радиосредства с оглед получаване своевременно сигналите на плавателния съд в случай на опастност.

2. При получаване на уточнения сигнал /продължителен звук/ от намиращия се в опасност кораб незабавно да се уведомят органите на МВР.

IV. ОРГАНИЗИРАНЕ ОХРАНАТА НА КОРАБИТЕ НА ПОДВОДНИ КРИЛЕ КОГАТО СА НА СТАПЕЛ И ВОДА В ПРИСТАНИЩАТА РУСЕ, СВИЩОВ и ВИДИН.

1. По време ва експлоатационния период при престои и нощуване в пристанищата Русе, Свищов и Видин охраната на корабите на подводни криле да се осъществява по следния начин:

а. В пристанище Русе на всички кораби на подводни криле да се носи дежурство от лице от палубната или машинна команда, определено от капитана на кораба във съответствие с изискванията на "Устава за служба по корабите от речния флот на НРБ". Контрола по носене на дежурството се осъществява от дежурните по Параходство, капитана на кораба и специално назначена невъоръжена охрана.

На дежурните по кораб се забранява да напускат кораба или да влизат външни лица на кораба без разрешение на капитана или дежурния от невъоръжената охрана.

б. При нощуване в пристанищата Видин и Свищов охраната да се осъществява от лица от палубната или машинната команда съгласно изискванията на "Устава за служба по корабите на речния флот на НРБ". Контрола се осъществява от капитана нощуващ в пристанището.

Из архивите на ДС

385

6
~~39~~ 40

2. През зимния период когато корабите на подводни криле са групирани на стапел за ремонт или зимовка в гр. Русе охраната се осъществява групово от дежурен моряк и невъоръжената охрана под ръководството на отговорен капитан.

Отп. в ___екз.

ГЛ.ДИРЕКТОР БРП:

/инж. Й.Радоев/

ВГУ-София.

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

СТРОГО СЕКРЕТНО!

О К Р Ъ Ж Н О У П Р А В Л Е Н И Ъ Е Н А М В Р - В И Д И Н

Рег.№ 1904 Екз.№ 1

Дата 7.V. 1981 г.

МВР-ВТОРО ГЛАВНО У-НИЕ-ДС
Вх. № 14166 от 11. МАЙ 1981 г.

УТВЪРЖДАВАМ
НАЧАЛНИК
ПОЛКОВНИК:
(Б.МИНКОВ)
ДАТА 7.V. 1981 Г.

П Л А Н

ОТНОСНО: Провеждане на агентурно-оперативни и физически мероприятия по задачите, организацията и дейността на органите на МВР-ГКПП Видин против завладяването или отвличането на плавателни съдове, като пътнически кораби, метеора, ракетата Видин-Силистра, ФП-1 и ФП-2 гр.Видин, съгласно инструкция № I-4 от 02.01.1980 година.

Съвременната международна обстановка значително се усложни. На международната арена отново се появиха елементи на конфронтация. Преди всичко започналият в началото на миналата година курс на САЩ на антиразведряване, на противопоставяне на Съветския съюз и на форсиране на военните приготовления явно набира по-нататъшна инерция.

В своите действия чуждите империалистически разузнавания действуват активно като използват активно всички средства за

Из архивите на ДС

387

19
17
28

масова агитация,терористически групи за извършване на терор,диверсия,завладяване и отвличане на плавателни съдове и други.

С цел недопускане завладяването и отвличането на пътнически кораби,метеора,ракетата,товарния ж.п.ферибоот и пътническия ферибоот пътуващи по р.Дунав от похитители и други вражески елементи на територията на Видински окръг ще бъдат проведени от органите на ГКПП следните агентурно-оперативни и физически мероприятия:

1.Ще бъде проведено съвместно съвещание с ръководството на пристанищно управление.Държавна инспекция по корабоплаване,инфлот и граничния дунавски флот в гр.Видин на което ще бъдат подробно запознати с мерките които следва да се вземат в нашата съвместна дейност по предотвратяване,завладяването и отвличането на пътнически кораби,метеори,ракетата,ФП-2 и ФП-1 от похитители.

Срок-30.06.1981 г.

Отг.полк.Миндин

2.Ще бъдат взети мерки от контрольорите и сътрудниците по охраната на ГКПП и пристанище Видин за по осторожна проверка на паспортите на пътуващите лица с плавателните съдове по р.Дунав и въвеждане на по строг режим за ограничаване достъпа до пътническите кораби,ракетата,метеора,ФП-2 и ФП-1,с цел предотвратяване завладяване и отвличане на същите от похитители и др.лица от вражеския контингент.За целта ще бъде повишена квалификацията и сътрудниците по охраната на ГКПП.

Срок-30.06.1981 г.

Отг.Н-к ГКПП полк.Миндин

3.Ще бъдат уведомени съответните ръководители на пристанището,инфлот,ДИК,Дунавски граничен флот в гр.Видин,че на корабите ще се оборудват радиосредства за автоматично излъчване на сигнали

Из архивите на ДС

388

20 18 29

в случаи на опити за отвличането им и след долавяне на тези продължителни излъчвания своевременно да уведомяват ОУ на МВР-Видин и органите на ГКПП,а те от своя страна ВГУ за вземане на бързи мерки за предотвратяване завладяването и отвличането на същите,като уточним как ще се действува при такива случаи и с какви сили и средства.

Срок-30.05.1981 г.

Отг.полк.Миндин

4.Ще бъдат установени неподходящите лица от съставите на екипажите на ФП-2 и ФП-1 и се вземат съвместни мерки с транспортна служба МВР-Мездра за извеждането на същите от ГКПП.

Срок-30.12.1981 г.

Отг.полк.Миндин и полк.Йорданов от ж.п.транспорт Мездра

5.Ще създадем специална група на пристанище Видин от служители от ДИК,пристанището и граничния дунавски флот която ще бъде обучена как да действува,действия при получаване на сигнални излъчвания за овладяване и отвличане на плавателни съдове с цел измяна на Родината и задържане на похитителите или други заинтересовани лица.

Тук ще обсъдим как да легендира своето появяване на плавателните съдове като гранична проверка и пр. след което като установим контакт с капитаните на плавателните съдове и се информира, действува съвместно с техните сили за задържане на похитителите или тяхното ликвидиране при съпротива.

Срок-30.12.1981 г.

Отг.полк.Миндин,Н-к ДИК,Н-к пристанище Н-к Инфлот и Н-к Дунавски граничен флот

Из архивите на ДС

389

6.Тъй като Дунавския граничен флот разполага с_____бойни катери ще се уреди въпроса след като получат сигнал от пристанище Видин,че се прави опит за завладяване и отвличане на плавателен съд по р.Дунав на територията на Видински окръг,веднага да се отзовът на определеното място,а органите на ДИК ,Инфлот и пристанището Видин да се присъединят към тях с катера на ДИК.

Срок-30.06.1981 г.

Отг.Н-к ОУ МВР полк.Минков и

Н-к Граничен отряд полк.Войнов

7.При получаване на сигнали в ОУ на МВР-Видин и от горепосочените служби,че се прави опит за завладяване или отвличане на плавателен съд-кораб,ракета,метеор,ФП-2 и ФП-1 по преценка,веднага излъчва група от 4 въоръжени служители от МВР,които се присъединяват към екипажите като предварително обучени действуват за респектиране и задържане на похитителите.

Срок-30.07.1981 г.

Отг.майор Ил.Любенов и майор Вълчев

8.Ще бъде вербован 1 агент по воден транспорт на ФП-2 гр. Видин с цел опазване на ферибоота от диверсии,опити за завладяване и отвличане на същия от похитители или други заинтересовани лица от екипажа на същия.

Срок-30.06.1981 г.

Отг.полк.Миндин

9.На ФП-1 ще бъде вербован също 1 агент със същата задача за опазване на плавателния съд.

Срок-30.XII.1981 г.

Отг.кап.Банов

Из архивите на ДС

390

22
40 34

10.На наличната агентура и ДЛ работеща в районите на ГКПП Видин и пристанищата ще бъдат поставени задачи за долавяне на сигнали в горната насока,като своевременно ги подават за вземане на превантивни мерки от наша страна.

Срок-30.06.1981 г.

Отг.Н-к ГКПП полк.Миндин

За всеки получен сигнал за опити за завладяване и отвличане на плавателни съдове по р.Дунав своевременно ще ее уведомява ръководството на МВР-Видин и ръководството на ВГУ за даване на указания по същия,с цел предотвратяване на замислите на враждебните елементи.

Отп.:в 2 екз.
№ 1 ВГУ ДС-София
№ 2 изпълнителя
Изп.:Миндин
Нап.:Младенова-922

ПРЕДЛАГА,НАЧАЛНИК ОТДЕЛЕНИЕ ГКПП:

полковник

СЪГЛАСЕН,ЗАМ Н-К ОУ/МВР:

майор (Любенов)

70

МВР
ВТОРО ГЛАВНО У-НИЕ – ДС
Рег. № 32475 екз. № 3
-1.НОЕ.1983

СЕКРЕТНО!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

ДО
НАЧАЛНИКА НА
ОКРЪЖНО УПРАВЛЕНИЕ НА МВР
Гр .....

От посланика на НРБ в Нигерия- др.А.К.Атанасов е постъпило предложение до Секретариата на ЦК на БКП да бъде предоставено оръжие на българските кораби, посещаващи страната, за самоотбрана срещу пиратски действия.

В порт Лагос акустират кораби на параходство "Океански риболов" - Бургас и параходство БМФ - Варна.

Моля, за разпореждането Ви в срок до 15.11.83 да получим мнение по следните въпроси:

1. Целесъобразно ли е предоставянето на оръжие на корабните екипажи.

2. В случай, че се предостави такава на кого ще се зачислява - лично или на съответетните длъжности

3. Кои ще се организира съхраняването му, приемане, сдаване и т.н.

4. Създаване на нормативен документ, регламентиращ в какви случаи може да се ползува оръжието и по чие нареждане.

5. Други аспекти от морален характер- продължителност на плаване, морално-неустойчиви лица, които

10343007

Из архивите на ДС

43
2 41

биха имали достъп до него и т.н.

6. Какви мерки следва да се вземат срещу лица от корабните екипажи, които не бива да притежават или ползуват оръжие.

7. Някои международни аспекти от евентуални последици от предоставянето на оръжие на български екипажи.

Отп.в 3 екз.
№1-Бургас
№2-Варна
№3-КД
Изп.:Радонов-11
Нап.:Славова-26181
01.11.1983 г.

НАЧАЛНИК НА ОТДЕЛ 11,
УПРАВЛЕНИЕ "И"
Подполковник:
/А.Русинов/

СТРОГО СЕКРЕТНО!

36

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

Министерство на вътрешните работи
ЦЕНТР. ИНФ. ОБЩ. МЕЖДУ
Изх. № 5478 Екз. № 2
25.11 1983
СОФИЯ

ДО
ОТДЕЛ "ВОЕННО-АДМИНИСТРАТИВЕН"
НА ЦК НА БКП
Т У К

Пристанищата на Нигерия се посещават предимно от хладилни бази и траулери на ДП "Океански риболов"- Бургас и инцидентно от кораби на параходство БМФ- Варна.

Във връзка с предложението на посланика на НРБ в Нигерия, считаме за нецелесъобразно да бъде предоставено оръжие на корабните екипажи за самоотбрана срещу пиратски действия поради следните причини:

1. Съществуват сериозни трудности при зачисляването, съхранението, приемане - сдаване и използването при необходимост на предоставеното оръжие.

2. Поради голямата продължителност и тежките условия на плаване на траулерите е възможна злоупотреба с оръжие от някои морално-неустойчиви лица от екипажите.

3. Пред вид усложнената международна обстановка се предполага неблагоприятен политически отзвук от подобно действие, тъй като корабите посещават и други пристанища.

Из архивите на ДС

39
2

В акваторията на порта предоставеното оръжие няма да може да се ползува, тъй като се предполага запечатването му от местните власти. По време на плаване или на рейд при добре организирана дежурно-вахтена служба, съгласно изискванията на корабния устав, вероятността от внезапно пиратско нападение е почти изключена.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Писмо вх.№ 17571/09.06.1983 г.

Рег.№ 32961/..2..

15.11.1983 г.

София

Отп.в 2 екз.

№1-адресата

№2-КД

Изп.:Радонов-11

Нап.:Кръстева-27481

ПЪРВИ ЗАМ.-МИНИСТЪР НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ

Ген.-полковник:

/Гр.Шопов/

ПОВЕРИТЕЛНО!
Екз.№ 2

62
24

УТВЪРЖДАВАМ,
ГЛ.ДИРЕКТОР П-ВО "БМФ"
_____(Ат.Йонков)
гр.Варна, _____ 1985 год.

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

У К А З А Н И Я

ПО СВРЪЗКИТЕ ПРИ ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА ДИВЕРСИИ И ОПИТ ЗА ОТВЛИЧАНЕ НА КОРАБ

1. Капитаните на кораби задължително по време на ход установяват радио връзка с Варна радио (26 УКВ канал или 2182 кхц), или Бургас радио (28 УКВ канал или 2182 кхц), или диспечер Морска гара Варна (67 УКВ канал) на половин час (всяка 15-та и 45-та минута) като същите отразяват в корабния журнал.

2. При опит за нападение и отвличане капитанът на кораба оповестява чрез трикратно предаване на сигнала "MAYDAY OMEGA" по един от следните канали:

а/ 16 УКВ канал или 2182 кхц МВ - всички брегови и корабни станции в района
б/ 26 УКВ канал - Варна радио
в/ 28 УКВ канал - Бургас радио
г/ 67 УКВ канал - диспечери морски гари и кораби крайбрежно плаване
д/ 18 УКВ канал - оперативен дежурен "БМФ" Варна
е/ 4 УКВ канал - оперативен дежурен БМФ База Бургас

3. След предаване трикратно на сигнала " капитанът на кораба предава известната му информация за похитителите на отвития текст, ако има възможност, в противен случай предава:
"Тук комета ....."ОБСТАНОВКАТА НОРМАЛНА" и ползува забрана за основните сигнали.

4. След предаване на сигнала и информацията премина на послушване на 16 УКВ канал и 2182 кхц.

Из архивите на ДС

396

63
29
25

5. По време на преход се забранява озвучаването на кора - бите от концертни радиостанции.

Същото да става чрез касетофон.

Н-К ОТДЕЛ "СВРЪЗКИ": В. Дм
(В.Димитров)

Н-К ОТДЕЛ "СПЕЦИАЛЕН": Аполонов
(Г.Аполонов)

Отпечатано в 4 екз.
Рег.№ 0296/18.04.1985 г.

ПОВЕРИТЕЛНО!
Екз.№ 2

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

У Т В Ъ Р Ж Д А В А М,
ГЛ.ДИРЕКТОР П-ВО"БМФ"
_____(Ат.Йонков)
гр.Варна _____1985 год.

И Н С Т Р У К Ц И Я

ЗА ДЕЙСТВИЕ НА ЕКИПАЖИТЕ ОТ ПЪТНИЧЕСКИТЕ КОРАБИ НА ПАРАХОДСТВО "БМФ" ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА ДИВЕРСИИ И ОПИТ ЗА ОТВЛИЧАНЕ

I. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Действията на капитана и неговия екипаж при предотвратяване на диверсии и опит за нападение и отвличане на кораб трябва да бъдат подчинени на правилото да не се създават условия за човешки жертви и значителни материални щети. В случай на невъзможност да се предотвратят диверсията или отвличането да се полагат всичко възможно за тяхното забавяне.

2. Забранява се на членовете от екипажа да предприемат своеволни действия и инициативи за обезвреждане на похитители без знанието и съгласието на капитана.

II. ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ЕКИПАЖА ПО ВРЕМЕ НА ПРЕСТОЙ В ПРИСТАНИЩА, ПРИ ПРИЕМАНЕ И СЛИЗАНЕ НА ПЪТНИЦИТЕ В (ОТ) ПЪТНИЧЕСКИТЕ КОРАБИ.

Преди приемането на пътниците и след окончателното им слизане се прави пълен оглед на салоните и местата достъпни за пътниците за наличие на забравени пакети и вещи, за което се уведомява капитана и съответното пристанищно ръководство (морска гара).

Качването на пътниците с тяхния багаж на борда се извършва по реда установен за съответните морски лица, а на багажа от съответно определени длъжностни лица и полу-

Из архивите на ДС

398

59
~~10~~
24

ване на необходимите документи: статистически лист, талон и др.

Пътниците изчакват времето за подхождане към кораба в определеното за целта място. 10 мин. преди отплаване на кораба продажбата на билети се прекратява. Длъжностно лице привежда пътниците по определения път до кораба.

Качването и слизането на пътниците и тяхния багаж се извършва само от предния (носови) кренолин под контрола на капитана, като определено длъжностно лице скъсва половинката от талона на всеки пътник и по него контролира номера на пътника и съответстват ли бройките пакети личен багаж с тези отрязани в талона му.

Багажа се подрежда в определените места.

АБСОЛЮТНО СЕ ЗАБРАНЯВА:

- контакти на пътниците с външни непътуващи лица след извършване проверка на багажа им;
- слизане на брега на пътник, качил се на кораба до пристигане в пристанището до което пътува;
- приемане на багаж без придружител;
- слизане на пътник в пристанище с по-малко багаж от този отразен в талона му.

Багажа непрекъснато се контролира от съответно длъжностно лице. При съмнителни действия и поведение на пътниците дежурните членове от екипажа донасят незабавно на командния мостик по установения ред.

След приключване приемането на пътниците, две минути преди отплаването, капитана и механика заемат местата си на командния мостик, като се заключват отвътре, а останалите членове от екипажа заемат местата си по разписанието за маневра.

Забранява се достъпа на пътниците до командния мостик и другите служебни посещения предназначени за членовете с екипажа.

При опит за нападение преди започване или по време на маневрата капитана уведомява по начин възможен диспечерите или агенцията за случилото се.

Съобразно обстановката се създават ситуации на повреда в двигателя, забрана за излизане от порта, заболяване на член от екипажа и др.

Из архивите на ДС

399

60
22

III. ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ЕКИПАЖА ПО ВРЕМЕ НА ПРЕХОД.

След маневрата екипажа заема местата си, като наблюдава поведението на пътниците и недоцуща същите да излизат по кренолините, кърмовата част, извън леерното заграждение и навън от палубата за разходка.

От момента на искане разрешение за отплаване на кораба се открива радиовахта на УКВ и МВ на установените канали и честоти, съгласно указанията по свръзките.

Задължават се капитаните на кометите и хидробусите при среща в морето да провеждат следния разговор на УКВ "Комета Ж.. вика Ви, комета Ж... имате ли нещо за мен".

Отговорът при нормални условия е "Тук комета Ж .. за Вас нямам нищо" и се провежда при необходимост съответен разговор.

При ситуация на нападение, отвличане или диверсия, отговора е: "Тук комета Ж.. за Вас нямам нищо. Обстановката нормална

Комета или брегова радиостанция приели такъв отговор, веднага го съобщават на диспечерската служба за отреагиране на създалата се ситуация.

При нападение или опит за отвличане капитана на кораба е длъжен да направи следното:

- да извести по възможен начин (скрит или открит) съобразно обстановката за случилото се на кораба, като използва радиосредствата или други възможни начини, като рязко изменение курса при разминаваща или насрещна комета, използване аварийни сигнали за бедствие и др.;

- при възможност капитана и механика обясняват на нападателите, че не разполагат с необходимото гориво и навигационни пособия за преход зад граница или невъзможност да преминат през определени райони обявени като забранени за плаване в които се стреля без предупреждение;

- при подходящ случай инсценират спиране на двигателите, поради свършване на горивото с помоща на кнопка от хидравлическото управление на руля след съответно преустройство.

Из архивите на ДС

400

61

23

Всички информации от кораба към брега се предават съобразно обстановката явно или по таблицата за условните сигнали, а разпорежданията от брега към кораба само по таблицата за условните сигнали.

Н-К ОТДЕЛ "ПЪТНИЧЕСКО ПЛАВАНЕ":
(С.Райновски)

СЪГЛАСОВАНО: Н-К ОТДЕЛ "СПЕЦИАЛЕН":
(Г.Аполонов)

Отпечатано в 4 екз.
Рег.№ 0303 / 23.04.85 г.

ПОВЕРИТЕЛНО!
Екз.№ 2

07
04 26

Т А Б Л И Ц А

ЗА УСЛОВНИТЕ СИГНАЛИ ПРИ ОПИТ ЗА ОТВЛИЧАНЕ НА КОРАБ

Ред	Сигнал	Значение на сигнала
1.	Мей Дей – Омега	Кораба е нападнат (отвлечен)
2.	1, 2, 3, 4	Номер на кораба
3.	Опитайте пробна връзка с Несебър	Курс N – (север)
4.	Опитайти пробна връзка със Созопол	Курс S – (юг)
5.	Опитайте пробна връзка в Елена	Курс Е – (изток)
6.	Опитайте пробна връзка с Варна	курс W – (запад)
7.	Опитайте пробна връзка с Приморско	Застанете на кея в Приморско
8.	Опитайте пробна връзка с Мичурин	Застанете на кея в Мичурин
9.	Обстановката нормална	На кораба има похитители

При принудителна смяна на курса, капитана съобщава новия курс съгласно горните условни сигнали.

НАПРИМЕР: "Опитах пробна връзка със Созопол. Обстановката нормална.
Което означава: Принуден съм да пътувам с курс – юг.
На борда има похитители.

ЗАБЕЛЕЖКА: Настоящата таблица за условните сигнали е напечатана в 4 екз.и се съхранява в запечатани пликове при: ОУ МВР-Варна, дежурен при параходство "БМФ", дежурен при база БМФ-Бургас и поверително деловодство П-во"БМФ"
КАПИТАНИТЕ НА КОРАБИ СА ДЛЪЖНИ ДА ЗНАЯТ СИГНАЛИТЕ НАУСТ

ГЛ.ДИРЕКТОР: (Ат.Йонков)

Отпеч.в 4 екз.
Рег№ 6304 / 23.04.85 г.

М. Радонов – Сф

ПОВЕРИТЕЛНО!
Екз.№ 2

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

У Т В Ъ Р Ж Д А В А М,
ГЛ.ДИРЕКТОР П-ВО "БМФ"
_____(Ат.Йонков)
гр.Варна_____ 1985 год.

И Н С Т Р У К Ц И Я

ЗА ДЕЙНОСТТА НА ОПЕРАТИВНИЯ ДЕЖУРЕН ПРИ ПАРАХОДСТВО "БЪЛГАРСКИ МОРСКИ ФЛОТ" ПРИ ОПИТ ЗА ДИВЕРСИЯ, НАПАДЕНИЕ И ОТВЛИЧАНЕ НА КОРАБ

СИГНАЛ: МЕЙ ДЕЙ – ОМЕГА

Дейността на оперативния дежурен при Параходство "БМФ" при получаване на кодовия сигнал "МЕЙ ДЕЙ – ОМЕГА" е насочена към ръководство и организация за предотвратяване и ликвидиране последиците при опит за отвличане или увреждане на кораб от Параходство "БМФ".

Сигнала "МЕЙ ДЕЙ – ОМЕГА" може да се получи при оперативния дежурен от:

– кораба, на който е направен опит за отвличане или са разкрити съмнения за това;

– от съответните служби на ОУ на МВР – Варна и Бургас и ВМФ, когато при тях има сигнали за отвличане на кораб.

В първия случай, когато сигнала се предава от кораб към брега капитана предава на радиотелефония сигнала "МЕЙ ДЕЙ-ОМЕГА" Първата част на сигнала съгласно международния сигнален свод има значение на SOS – "търпя бедствие", а втората част "Омега" показ че се касае за опит за отвличане. Цифрата след сигнала "МЕЙ ДЕЙ-ОМЕГА" означава, че събитието се отнася за съответния номер кораб.

Ако капитана не е в състояние да предаде сигнала, той само натиска кнопката за автоматично излъчване на сигнала "ТЪРПЯ БЕДСТВИЕ". В този случай оперативния дежурен трябва да си обясни

Из архивите на ДС

56 ~~17~~ ~~18~~

кой кораб предава сигнала.

При втория случай, когато сигнала за отвличане е постъпил от ОУ на МВР - Варна и Бургас или ВМФ, оперативния дежурен предава сигнала до съответния кораб с указания за неговите действия.

С получаването на сигнала "МЕЙ ДЕЙ - ОМЕГА" оперативния дежурен на Параходството извършва следното:

- оповестява оперативния щаб за действие при опит за отвличане на кораб. В състава на оперативния щаб влизат:

а. Началник на ОУ МВР - Варна (неговият заместник);

б. Началник на трети отдел ОУ МВР (неговият заместник);

в. Началник второ отделение от трети отдел ОУ МВР (неговият заместник);

г. Главен директор П-во "БМФ" (неговият заместник);

д. Представител на ВМФ;

е. Началник на отдел "Пътническо плаване" П-во "БМФ"

Оповестяването на длъжностните лица от ОУ МВР се извършва чрез дежурния при ОУ МВР-Варна, а на представителя на ВМФ чрез оперативния дежурен на ВМФ по следният начин:

"Аз съм оперативния дежурен при БМФ. Получи се сигнал "МЕЙ ДЕЙ - ОМЕГА". Моля, оповестете заинтересованите лица!

Работното място на оперативния щаб е оперативна централа на "БМФ".

До явяването на оперативния щаб и поемане на ръководството, оперативния дежурен събира всички данни по най-бързото изясняване на обстановката, след което я докладва на оперативния щаб и изпълнява неговите указания.

Всички информации от кораба към брега се предават съобразно обстановката явно или по таблицата за условните сигнали, а разпорежданията към кораба се предава само по таблица за условните сигнали, намираща се в запечатан плик при оперативния дежурен, който се разпечатва с получаване на сигнала "МЕЙ ДЕЙ - ОМЕГА". Особено внимание да се обръща при приемане от кораб на донесение (информация), в която има израз "ОБСТАНОВКАТА НОРМАЛНА", който означава, че на кораба има похитители.

При уточняване на обстановката и вземане на мерки за ограничаване или пресичане опитите за отвличане и за осигуряване

Из архивите на ДС

57 13 19

безопасността на пътниците и екипажите оперативния дежурен взаимодействува с:

а. Дежурните при ОУ МВР - Варна и Бургас (включващи поделенията на гранични войски);

б. Оперативния дежурен на ВМФ;

в. Дежурният при УПМКАП;

г. Дежурните при портовите флоти Варна и Бургас;

д. Дежурните диспечери за бърза медицинска помощ и лек такситетров превоз във Варна и Бургас.

В своите действия при получаване на сигнала "ЛЕЙ ДЕЙ-ОМЕГА" оперативния дежурен се ръководи от принципа да не се създават условия за човешки жертви и значителни материални щети.

До поемането на ръководството от оперативния щаб действията на оперативния дежурен се свеждат към указване на съдействие по осъществяване решението и поведението на капитана на похитения кораб и по указания привеждане в съответна готовност средствата, които евентуално биха се използували при ликвидиране или ограничаване на последствията от отвличането или нападението на кораба (средства за наблюдение на ВМФ и гранични войски, кораби за оказване помощ на море от УПМКАП, ВМФ и портовите флоти, линейки, противопожарни коли и лек такситетров превоз).

ОПЕРАТИВНОТО ИЗПОЛЗУВАНЕ НА ТЕЗИ СРЕДСТВА И ОТДАВАНЕ РАЗПОРЕЖДАНИЯ ЗА ДЕЙСТВИЯТА НА ПОХИТЕНИЯ КОРАБ СЕ ИЗВЪРШВА САМО ПО УКАЗАНИЯ НА ОПЕРАТИВНИЯ ЩАБ.

Н-К ОТДЕЛ "СПЕЦИАЛЕН":
(Г.Аполонов)

Напечатано в 4 екз.
Рег.№ 03И/24.07.1985 г.

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

СТРОГО СЕКРЕТНО!

МВР
ВТОРО ГЛАВНО У-НИЕ – ДС
Рег. № 16539 Екз. 4
16 V 1985 19 год.

ДО
НАЧАЛНИКА НА ОТДЕЛ 11,
УПРАВЛЕНИЕ "И"
ТУК

ДОКЛАДНА ЗАПИСКА

ОТНОСНО: проблеми по безопасността на пасажерските кораби от каботажно плаване в Черно море

ДРУГАРЮ НАЧАЛНИК,

От 8 до 11 май 1985 г. бях в командировка в окръжните управления на МВР гр.Варна и гр.Бургас за запознаване на място с взетите мерки и съществуващи проблеми по осигуряване на безопасността от извършване на терористически актове и отвличане на пасажерски плавателни съдове.

За пасажерски кораби от крайбрежно плаване в Черно море се използват бързоходни кораби тип "Комета" с вместимост 116 пътника и хидробуси с вместимост 200 пътника. Същите се използват само 6 месеца годишно. Общият пасажерски поток по данни на БМФ е над 800 000 души, от които над 50% пътуват през м.юли и м.август.

Из архивите на ДС

406

Същата дейност е губеща за параходството (около 2,5 милиона годишно) и се поддържа заради туризма и социално битовото обслужване на населението.

На 9 май с участието на представители от Параходство БМФ, Окръжното управление на МВР - гр.Варна и Окръжното управление на МВР - гр.Бургас се обсъди състоянията на безопасността, а на 10 май се извърши пробен рейс с комета по маршрута Варна - Несебър - Поморие - Бургас. В същия рейс освен гореспоменатите взеха участие зам.-директорът на Параходство БМФ, директорът на пасажерско плаване, началникът на отдел "Свръзки" - БМФ, представители на всички морски гари по крайбрежието, отговорните капитани на кометите и представител на Транспортна милиция към Окръжно управление на МВР - Варна.

Съгласно постигнатата договореност с генералния-директор на СО "Воден транспорт" от БМФ са отпуснати 12 бройки (по 6 за Варна и Бургас) за извършване на проверочен процес на пътниците и багажите само за сезона, т.е. 6 месеца. На всяка комета е даден допълнително по 1 член на екипажа с подобна цел. До сега тези 12 бройки не са назначени. Параходство БМФ счита, че те следва да бъдат на щат на МВР. Окръжно управление на МВР - гр.Варна категорично отказва да назначи подобни служители. Същото е на мнение, че те трябва да бъдат служители на БМФ, а обучението и контролът да се осъществява от МВР. Окръжно управление на МВР - гр.Бургас до известна степен е съгласно тези лица да бъдат назначени на техен щат.

Из архивите на ДС

407

За извършване на проверочен процес на багажите на пътниците морските гари в град Варна и град Бургас се преустройват. В град Бургас същото е завършено, а в град Варна се очаква да стане до 20 - 25 май т.г. В останалите морски гари не се предвижда и не се прави нищо за проверка на багажите. Особено тежко е положението с Несебър, където пътникопотока е над 300 000 души и южното черноморие, където е най-голяма вероятността за опити за отвличане. За временно решаване на въпроса в гр.Несебър Окръжно управление на МВР - гр.Бургас ще проведе среща с ръководството на Областното пристанищно управление, което е стопанин на морската гара. По мнение на капитаните през активния сезон багажите са в такова голямо количество, че проверка не би могла да се прави. Необходимо е да се има предвид също, че в морските гари и кометите те не могат да се отделят от пътуващите.

За известно, макар и половинчато решение, за ограничаване достъпа на пасажерите до багажа с другаря Дойков - зам.-директор на БМФ се договорихме да бъдат демонтирани 10 - 15 броя седалки. На освободеното място ще се направят стилажи, където багажите ще бъдат сепарирани по отделните пристанища. Достъпът на пътниците до тях по време на плаване ще бъде забранен, което ще се контролира от екипажа. По този начин ще се следи и за забравени такива.

Добре е регламентирана продажбата на билети. Съгласно заповед на параходството същите се издават само срещу личен паспорт. Всички пътници задължително попъл-

Из архивите на ДС

53
~~47~~

ват статистически листове, които се съхраняват в морските гари. За качване на корабите ще бъдат давани бордни пропуски след проверка на паспортите и статистическите листове.

За евентуално предотвратяване на опити за отвличане на всички комети са монтирани добре камуфлирани устройства за аварийно спиране на двигателите от командния мостик. Разработени са условни пароли за оповестяване, с които са запознати всички отговорни капитани,поддържащи радиовръзка с брега и останалите близкостоящи комети.

Същата се осъществява на специален канал на УКВ. Приемници има във всички морски гари и при диспечарите в град Варна, където единствено се поддържа постоянно дежурство. По време на пробния рейс от района на Бургаския залив не можа да бъде осъществена връзка с Варна. В момента се прави директен кабел от морската гара до антените на Варна-радио. Началникът на отдел "Свръзки" при БМФ се надява, че с него ще се постигне чуваемост от страна на диспечарите в град Варна по цялото крайбрежие.

Личното ми впечатление е, че взетите до сега мерки за осигуряване безопасността на пасажерските кораби са недостатъчни. За сега единствено реално ще можем да имаме представа само за лицата, които пътуват с корабите. Създаването на цялостна организация за безопасност ще изисква много повече хора, средства и техника от тези използувани на аерогарите и то само за 6 месеца от годината. Екипажите са добре подготвени и

Из архивите на ДС

54 ~~55~~ 16

инструктирани. Нормативната база от страна на Параходство БМФ и МВР е достатъчна. Целесъобразно е да се обсъди въпросът за въоръжаване на пасажерските помощник-капитани с газови пистолети като допълнителен психологически фактор.

Горното за сведение и разпореждане.

Майор
/М.Радонов/

Отп. в 2 екз.
№ 1 - р-во у-ние "И"
№ 2 - отдел 14
Изп.: Радонов-11
Нап.: М.Лозанова-12510
15.05.1985 г.

Др. Русинов

По посочени данни от ОУ на МВР Варна и Бургас Параходство БМФ се съгласило въпросните 12 лица да бъдат на тежки нощи. Започнало е набиране на слушатели

18.05.1985 г.

18.05.1985 г.

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

СЕКРЕТНО!

МВР ОТДЕЛ „ВЪТРЕШНО У-ЧИЕ – ДС"
Вх. № 2792

С П Р А В К А

ОТНОСНО: Резултатите от извършена проверка на пропускателния режим въведен на кораби тип "Метеор".

Съгласно Заповед № 192/22.03.85 г. на Гл. директор СО Варна г. бе поставено изискване пред ръководството на Параходство БРП за вземане мерки по установяване на сигурен пропускателен режим на корабите тип "Метеор" акустиращи в района на пристанище Русе. За целта трябваше в срок до 01.07.1985 г. да вземат мерки по подсилване на щата, проверка на паспортите и багажа на пътуващите пътници и ограждане района на пристанището.

При извършената проверка бе установено следното:

1. Не е въведено изискването на статистически листи от пътуващите лица. На няколко пъти бе обръщано внимание за необходимостта от въвеждането им, но до настоящия момент не се предприемат никакви мерки за снабдяване с такива и изискването им от пътуващите

2. Паспортната проверка се извършва формално, без да се извършва идентификация на снимката със самото лице.

3. Въпреки изискването да се назначат временни бройки за през активния сезон с цел подпомагане на проверките на пътуващите до момента не е назначено нито едно лице.

4. Не се спазва изискването за ограничаване и проверка на багажа на пътуващите.

5. Въпреки разработения план не са предприети никакви мерки по ограждане района на пристанището .

Имайки в предвид гореизложеното

Из архивите на ДС

411

66 8

П Р Е Д Л А Г А М :

1.Чрез ВГУ - XI отдел да се изготви сигнална справка за министъра на транспорта.

2.Чрез "ИОО" да се уведоми ОК БКП Русе за резултатите от извършената проверка.

Отп.в 2 екз.
№ 1 - "ИОО"
№ 2 - ВГУ - XI
Изп./Нап.: В.Тончев
06.06.1985 год.

СТ.РАЗУЗНАВАЧ
в отделение 11 ДС
Капитан
/В.Тончев/

М.В.Р.
ПЪРВО ГЛАВНО УПРАВЛЕНИЕ — ДС
гр. София
Рег.№ 16057, екз.№ 2
26. 09. 1986 год.

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

10

СТРОГО СЕКРЕТНО!

МВР
Окръжно управление - Варна
Вх. № 155 от 29.9. 1986 г.

УТВЪРЖДАВАМ:
ПЪРВИ ЗАМ.НАЧАЛНИК ПГУ-ДС
И НАЧАЛНИК НА УНТР ПГУ-ДС
Полковник: _____
/Г. Манчев/
София, 23.09 1986 година

УТВЪРЖДАВАМ:
Н-К ОКРЪЖНО У-НИЕ МВР-ВАРНА
Генерал-~~лейтенант~~ майор.
/В.Станков/
Варна, 20.10.1986 година

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

З А Д А Н И Е

на капитан , инспектор
в Управление НТР, Първо главно у-ние ДС

През последните години правителството на САЩ положи огромни усилия за ограничаване трансфера на технологии и вноса на ембаргово оборудване и военна техника в социалистическите страни. Особено строг контрол беше упражнен върху крайните потребители и транспортните канали. В редица случаи транспортните канали се оказаха слабото звено при трансфера на технологии

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

Това налага търсенето на нови форми и методи за организирането им. Необходимо е да бъдат изучени и по-широко използувани възможностите на морския транспорт, включващ български кораби, кораби под чужд флаг, чуждестранни морски агенции, спедиторски фирми, митнически брокери и други.

Предвид горното капитан се изпраща на прикритие в Параходство "Български морски флот", Варна, с основна задача да създаде агентурна база, осигуряваща функционирането на морски канали за внос на ембаргова и военна техника.

За целта на ОР Бонин се възлагат за изпълнение следните задачи:

I. <u>По митнически-спедиторския режим в средиземноморските пристанища</u>

1. Основни пристанища, представляващи интерес са: Истанбул, Лимасол, Пирея, Солун, Ла Валета и в по-далечна перспектива средиземноморските портове на Франция и Италия.

2. Изясняване наличието на свободни митнически зони и изучаване на регламентите им.

а) Необходими документи за преминаване на транзитни товари през свободна митническа зона или митнически склад по следните схеми:

- Чужд кораб - свободна зона - български кораб с обявена дестинация България.

- Чужд кораб - свободна зона - български кораб с обявена неистинска дестинация. Път на документите с неистинск

Из архивите на ДС

дестинация след натоварването на български кораб. Необходимост от депозиране на копия в банка, митница или морска администрация.

б) Фирми, административни органи и институции, упълномощени да издават, заверяват и ендорсират горните документи.

в) Права и задължения на морския агент и митническия брокер по отношение на транзитните товари съгласно местното законодателство.

г) Документално осигуряване на схемата: чужд кораб в Пирея - свободна зона - български камион с обявена неистинска дестинация.

3. Изясняване на възможностите за товарене на ембарговс оборудване от западноевропейски пристанища (включително споменатите в т.1) на български кораби с обявена неистинска дестинация. За страните, в които съществуват такива възможности да бъде изготвена инструкция, която евентуалният продавач да ползува в отношенията с назначения от него спедитор.

II. <u>По фирми и лица, имащи отношение към документалното осигуряване на товарите</u>

В посочените пристанища да бъдат установени и изучени следните фирми:

1. Морски агенции, спедитори, брокери и митнически брокери, имащи договори с Параходство БМФ.

Из архивите на ДС

415

2. Морски агенции и спедитори от Гърция, Кипър, Франция и Италия, имащи договори с дирекция "Фериботни превози" на СО МАТ.

3. Спедиторски фирми субагенти на СП "Деспред".

4. Чуждестранни фирми - партньори на "Инфлот".

5. Малки транспортни фирми, желаещи да установят делови контакти с Параходство БМФ.

III. <u>По чуждестранни морски линии, оперираща в Средиземно море</u>

1. Да бъдат установени всички линии, които могат да бъдат използувани като първи превозвач по релациите:

а) Далечен изток - Средиземно море.

б) Западна Европа - Средиземно море.

в) Америка - Средиземно море.

2. С цел създаване на готовност за използуване на горните линии да се изясни:

а) Флаг, собственост, седалище, брой и вид на корабите.

б) Разписание, посещавани пристанища, ред на посещенията и честота.

в) Букинг офис и агенти на линиите в целия свят.

г) Фрахтова политика, участие в морски конференции и конкурентни линии.

Из архивите на ДС

416

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

IV. Вербовъчна работа

За информационното и документално обезпечаване решаването на горните задачи е необходимо да се вербоват български и чужди граждани от средата на:

1. Специалисти от БМФ, отговарящи за търговската експлоатация на линиите до Делечния изток и Западна Европа.

2. Специалисти от контейнерния сервиз "Булкон" на БМФ.

3. Специалисти от СП "Булфрахт" - София.

4. Чужди граждани ръководещи фирмите посочени в т. II.

V. Други задачи

Освен по създаването на транспортни канали ОР следва да работи и в следните насоки:

1. Създаване на агентурен апарат с възможности за работа по тероризма и възродителния процес.

2. Създаване на агентурна база с възможности по РЯН.

3. Създаване на сътруднически апарат и агентура с възможности за работа по плановите задачи на УНТР и особено по тези с военноморско предназначение.

За целта да се работи по следните направления:

а) Членството на БМФ в международната организация ИНМАРСАТ за спътникова връзка и навигация.

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

15

6.-

б) Международното сътрудничество, осъществено от Института по океанология и океанография към БАН в областта на хидроакустиката и усвояването на минералните ресурси на Световния океан.

На базата на настоящото задание ежегодно да се изготвят конкретните годишни планове на ОР

Отп. в 1 екземпляр
Изпълнил: УНТР - 8618
Написала: Илкова - 1689
София, 23.09.1986 година

Н-К ОТДЕЛ 03-УНТР,ПГУ-ДС
Полковник:
/Ст.Събев /

Н-К ОТДЕЛ 01, ОУ-МВР,ВАРНА
Подполковник:
/Г. Игнатов/

СЪГЛАСЕН:
ЗАМ. НАЧАЛНИК УНТР,ПГУ-ДС
Полковник:
/Г.Димитров/

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г. Секретар :

28

СТРОГО СЕКРЕТНО!

МВР
ОКРЪЖНО УПРАВЛЕНИЕ
вх. № 172 Екз. 1
02.03 87
ВАРНА

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

ОТНОСНО: Агентирането на българските кораби и транзитиране на товари в Турция

I. БМФ ИМА ДВАМА ГАНЕРАЛНИ АГЕНТИ В ТУРЦИЯ:

1. Истанбул адрес

Фирмата отговаря за обслужването в Истанбул, Измит, Деринджже, Бандирма, Текирдаг, Чанак кале, Еregли, Самсун и Трабзон. Има персонал от 21 служители. В малките пристанища извън Истанбул ползва малки местни фирми, чийто списък е даден в приложение. Независимо от това всички търговски въпроси се решават от Истанбулския офис, чиито представители пътуват до съответните пристанища, когато там е акостирал български кораб.

БМФ е единствен клиент на фирмата и всичките си приходи тя дължи на него.

Собствениците са:

- - 60 %, ОЗ адмирал, президент, с лични връзки с , представителна фигура, която рядко се включва в ежедневната работа.

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

- - 20 %, главен счетоводител.

- - 20 %, менаджинг директор. Същият ръководи оперативната и търговска дейност, често посещава Варна. Владее английски слабо. Винаги е посещан от офицер от РУМНО на прикритие, който добре говори турски език.

2. , Измир,

Агенцията представя БМФ в Измир, Мерсин, Искендерун и Алиага. Персоналът се състои от 18 служители. Собственик е , турски евреин със солидни връзки в Израел. За това свидетелства фактът, че има договори за агентиране с двете най-големи израелски параходни компании - ЗИМ и НЕГЕВ. Също така фирмата е агент на транспортния отдел на швейцарския концерн НЕСТЛЕ.

За момента БМФ не проявява особена активност в зоната Измир-Искендерун и ролята, която играе по отношение приходите на фирмата е третостепенна. Независимо от това винаги е демонстрирала готовност за издигане нивото на деловите отношения.

II. ТРАНЗИТИРАНЕ НА ТОВАРИ ПРЕЗ ТУРСКИ ПРИСТАНИЩА

Турското законодателство по отношение на транзитните товари все още не е добре проучено, но се изясни следното:

1. Освобождаването на стоките от митницата не се извършва от морския агент, а от специализирани фирми наречени митнически брокери. Агентът заплаща на тези фирми и до голяма степен зависи от тяхната ефективност. Тарифите на митническите брокери са едни от най-неустановените и вариращи. Това се обяснява с необходимостта да се дават пари на ръка на митническите служители. Практиката показва, че освобождаването на един 20 футов контейнер може да струва от 20 до 100 щ.д.

Из архивите на ДС

420

2. От началото на 1987 г. част от пристанището в Мерсин е обявена за свободна зона с цел да се стимулира транзита. Засега все още не е издаден официален статут на свободната зона.

3. Практиката на "Бакшиш" за оформяне на митническите формалности е благоприятна за транзитиране на ембаргови товари. Нестабилността на тарифите е достатъчно основание да се искат много оферти и да се контактуват различни митнически брокери с цел установяване на оперативно полезни контакти. Може да се каже, че до голяма степен митническите брокери контролират митническите служители.

За момента обичаят е агентът да оттъргува разходите с митническия брокер и преки контакти между последния и БМФ няма.

Написано в 2 екз.
1 - 01 ОУ МВР
2 - 05 УНТР
Димитрова/1796
Варна, 02.03.87 г.

Капитан: _____
/Г. Бонин/

22

СТРОГО СЕКРЕТНО!

ОКРЪЖНО УПРАВЛ...
№ 174
02.03 1987
ВАРНА

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

ОТНОСНО: Използване на пристанище Лимасол за транзитиране на ембаргови товари

1. ОБЩИ СВЕДЕНИЯ

Всички известни контейнерни и конвенционални морски линии превозващи товари от Далечния изток за Европа и Близкия изток тушират пристанище Лимасол. Тук основно се разтоварват транзитни стоки за Ливан, Сирия, Египет, Тунис. По-малък е товаропотокът за Европа, но той определено съществува и Лимасол конкурира успешно Пирея, Триест и дори Марсилия.

БМФ посещава това пристанище един път месечно с конвенционален кораб и всеки 14 дни с контейнеровоз от линията Булкон. Превозват се както стоки идващи от България, така и стоки от Западна Европа по море и Централна Европа по Дунав.

Ротацията на сервиза Булкон е следната: Варна-Солун-Пирея-Иоаклион-Феликстоу-Бремен-Ротердам-Барцелова-Пирея-Лимасол-Истанбул-Варна.

2. МОРСКО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

По отношение на транзита регламентът е опростен с цел стимулиране на транзитните товари. В пристанището няма обявена

Из архивите на ДС

свободна зона, но за стоките, които не са предназначени за Кипър не е необходимо представяне на търговска фактура и импорт-експорт лицензи. Само копие от товарния манифест се дава на митницата. В него се съдържа описание на товара, номер на коносамента, товарача и крайната дестинация.

3. СХЕМА ЗА КОНТЕЙНЕРИЗИРАНИ ЕМБАРГОВИ ТОВАРИ ОТ ДАЛЕЧНИЯ ИЗТОК

422

а/ Стоката трябва да се натовари на линия, посещаваща Лимасол. Ако крайната дестинация е обявена Швейцария или Австрия за предпочитане е първият превозвач да не посещава Адриатика или Генуа, с цел икономическа легендировка.

Коносаментът трябва да съдържа:

- краен получател или TO ORDER;
- VIA LIMASSOL клауза;
- NOTIFY адресът да бъде този на получателя;
- навото да е предплатено или платимо до Лимасол.

б/ Държателят на оригиналния коносамент (българска организация) трябва да наеме сервиза Булкон за по-нататъшно транспортиране на стоката до Пирея, Солун или друго пристанище от ротацията. Това включва и предаване на оригиналния коносамент на Булкон. След като съществува увереност, че контейнерът е разговарен в Лимасол е необходимо 3-4 дни преди пристигането на поредния български кораб Булкон да осигури получаването на оригиналния коносомент от агента си заедно със съответните инструкции за натоварване на товара с дестинация Пирея.

Из архивите на ДС

423

в/ Агентът на Булкон с помоща на оригиналния коносамент освобождава контейнера от агента на първия превозвач и го товари на кораба. По телекса той изпраща товарните манифести до всички агенти на Булкон за стоките натоварени в Лимасол и предназначени за техните пристанища.

г/ След отплаването агентът в Пирея трябва да получи инструкции от Булкон-Варна, че даден контейнер определен за разтоварване в Пирея не ще бъде разтоварен там. Това е всеобща практика, тъй като много стоки се продават на път.

д/ Контейнерът се разговаря във Варна.

Предимства на схемата:

- не се ангажира агента в Лимасол, който е изпълнил обичайните си задължения;

- следата на контейнера може да се открие само по документи, които се намират в БМФ, Варна;

- фирмата получател не дава никакви писмени инструкции на никой, които могат да послужат като доказателства против нея. Дори може да съди БМФ.

За реализация на схемата е необходим сътруднически апарат в БМФ, който в момента се подготвя.

Съществуват три важни момента, които трябва да се контролират от ОР:

- Точно да се прецени момента за връчване оригиналния коносамент на агента на Булкон, за да не му се даде възможност дълго време да разполага със стоката.

- Изпращане на телекс до агента в пристанището, което НЕ-вяно е обявено като разтоварно.

Из архивите на ДС

424

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

– Инструктиране на капитана по шифъра или на място, или преди започване на рейса с цел незатрупване на контейнера и разтоварване във Варна.

Горната схема може да се използва и в други пристанище посещавани от Булкон, но предвид лекия транзитен режим на Лимасол и географското му разположение това пристанище е най-подходящо за товарите от Далечния изток.

4. АГЕНЦИЯ НА БМФ В ЛИМАСОЛ

телекс , тел. . Персонал 18. Собственик , съдружници синът му и съпругата му . е и менаджинг директор. Ловък бизнесмен, прочут с легендарната си алчност. Не е изпуснал нито една възможност да присвои пари на БМФ, но винаги ги е връщал, когато е бил разобличаван. Сервизът му е бил винаги качествен и на високо ниво, но поради некоректността му БМФ се е опитвал да го смени. Оказало се, че това е невъзможност. След няколко опита се изяснило, че морското агентиране в Кипър било монополизирано от един вид мафия и всички агенти, с които е било разговаряно изразили желание да работят с БМФ, но само при условие, че контрактният агент е съгласен.

Самият е заявявал във Варна, че бил готов на всякакъв вид бизнес, стига да се печелят добри пари.

Написано в 2 екз.
1 – 01 ОУ МВР
2 – 05 УНТР
Димитрова/1795
Варна,02.03.87 г.

Капитан: _____
/Г. Бонин/

Вх. № 2662 24. 03. 1987 г.

СТРОГО СЕКРЕТНО!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

193 ед.
09. 03. 1987
ВАРНА

УТВЪРЖДАВАМ:
ЗАМ.НАЧАЛНИК НА
ОКРЪЖНО УПРАВЛЕНИЕ МВР:
Майор: _____
11 03.87 г.

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Е

ОТНОСНО: Откриване на литерно дело по линия на транспортни канали за внос на ембаргово оборудване

През 1987 г. на отдел 1 ДС беше поставена задача да се изучат и използват възможностите на българското корабоплаване за създаване морски канали за внос на ембаргово оборудване и образци военна техника.

Тази дейност е свързана с изучаване на чужди фирми, лица, морското законодателство на редица страни и движението на световните товаропотоци.

Предвид горното

Из архивите на ДС

П Р Е Д Л А Г А М :

Да се открие литерно дело за съхраняване на постъпващите материали, което да се регистрира на капитан Георги Бонин – инспектор от отдел 1 ДС.

Написано в 1 екз.
1 – КД
Изп.Г.Бонин
Димитрова/1900
Варна,04.03.87 г.

НАЧАЛНИК ОТДЕЛ 1 ДС:
Подполковник: _____
/Г. Игнатов/

1

34

М.В.Р.
ПЪРВО ГЛАВНО
УПРАВЛЕНИЕ—ДС
гр. София
Рег.№ 4355, екз.№ 2
16. 03. 1987 год.

СТРОГО СЕКРЕТНО!

М В Р
Окръжно управление - Варна
Вх. № 66 от 9. 4. 1987 г.

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

ОТНОСНО: Транспортиране на ембаргови товари от Далечния изток с български кораби.

Параходство БМФ, Варна оперира с 9 кораба по линията Черно море - Далечен изток. Корабите са конвенционални двупалубни с товароподемност от 8000 до 13500 тона. Приблизително всеки 35-40 дни има отплаване от Бургас или Варна. Поради неритмичния износ не съществува твърдо разписание, нито ротация, но почти винаги се посещават Сингапур, Хонг Конг, японски пристанища. По-рядко Тайланд, Китай, Виетнам, Индия, Пакистан.

При условие, че продавачът товарачът на ембарговия товар е съгласен да ползува български кораб възникват 2 възможности:

- Стоката да се натовари в пристанище, в което корабът ще товари или разтоварва и други товари. Това пристанище може да бъде известно 2-3 месеца преди пристигането на кораба. Операцията е безпроблемна, ако товарачът е освободил товара от митницата.

- По-вероятният случай е товарът да е готов в пристанище, което не е предвидено да се посети. Тогава е необходимо да се решат следните задачи:

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

35

1. Първият удобен кораб да се насочи към товарното пристанище. Това ще се реализира чрез др. ръководител на кантора " " в БМФ, Варна. Същият е регистриран като агент "Аделинов" и е на ръководство при к-н , н-к отделение "Воден транспорт" към ОУ МВР,ДС. С др. и др. Любо Димитров, н-к на отдел 04, ОУ МВР е постигната договореност да се ползва агент "Аделинов" за пренасочване на кораби в Далечния изток. Колегите от Варна дори изразиха готовност да предадат агента на ръководство на ОР Бонин, но поради активното му използване по линия на КРО беше решено, че това е нецелесъобразно.

2. Ако ембарговият товар е по-малък от 400 фрахтови единици клиентът ще трябва да заплати пристанищните разходи - около 10-15 000 щ.д.. Това често се практикува от български ВТО и също е необходимо за покриване на агент "Аделинов".

3. При малко фрахтови единици е необходима икономическа легендировка. Трудно е да се оправдае влизането на 13000 тонен кораб в пристанище за 2-3 контейнера или 40-50 тона _____ За целта е необходимо ОР Бонин поне 1 месец преди осъществяване на превоза да започне следене на фрахтовия пазар за намиране на попътен товар от пристанището, където се намира ембарговата стока. Не е трудно да се букира попътен товар по следните показатели:

а/ Да не е повече от 500-600 т.

б/ Навлото да покрива разходите без да се очаква печалба

Из архивите на ДС

429

в/ Да е за близко пристанище, за да се освободи пространството за товари, който носят печалба.

На фрахтовия пазар ежедневно циркулират партиди 500-1000т. ориз, дървен материал и каучук, които се превозват между пристанищата на Далечния изток.

Потвърждаването на попътния товар ще бъде осигурено чрез агент "Аделинов", но не може да се разчита на него за намирането му. Тази задача ще бъде изпълнена от ОР Бонин.

По отношение на товарните документи няма никакво значение как те ще бъдат оформени след като товарът е бил натоварен на български кораб.

Целесъобразно е капитанът да бъде инструктиран да затрупа ембарговия товар с друг за затрудняване на евентуални проверки.

Капитан: _____
/Г.Бонин/

16.03.87 г.

Отпечатано в 1 екз.
Изп. УКТР 8618
Нап. Мартинова/655
София, 12.03.1987 г.

Размножено в 1 екз.
Изпратени по списък
към оригинала
София, 8 IV 1987 г.

67

ЧРЕЗ Г-Н НАЧАЛНИКА НА СЛ."ТРАНСПОРТИ"

ДО Г-Н НАЧАЛНИКА НА ОТДЕЛ I-ВИ ПРИ Д.С.

_Т У К_

Д О К Л А Д

ОТ НИЧО АНЧЕВ УЛИНСКИ - ИНСПЕКТОР ПРИ СЛ."ТРАНСПОРТИ".

ГОСПОДИН НАЧАЛНИК,

ПО СЛУЧАЙ ИЗЛОЖБЕНИЯ ПАНАИР В ГР.ПЛОВДИВ, НА 1, 2, 3 И 4 . IX. Т .Г., БЯХ ИЗПРАТЕН В КОМАНДИРОВКА, С ЦЕЛ ПРОКОНТРОЛИРВАНЕ РЕДОВНОСТТА И СИГУРНОСТТА НА Ж.П. ТРАНСПОРТ. ПРЕЗ ЦЯЛОТО ТОВА ВРЕМЕ, НЕ СЕ ОТБЕЛЯЗАХА НИКАКВИ ПРОИЗШЕСТВИЯ. ВЛАКОВЕТЕ СЕ ДВИЖЕХА С ИЗВЕСТНИ ЗАКЪСНЕНИЯ, НО КАТО ПРИЧИНА СЕ ЯВЯВАТ ГОЛЯМИЯ БРОЙ ПЪТНИЦИ, КОЕТО НАЛАГАШЕ УВЕЛИЧАВАНЕ ПРЕСТОЯ ПО ГАРИТЕ ЗА КАЧВАНЕ И СЛИЗАНЕ НА ПЪТНИЦИТЕ .

ПРЕЗ ТОВА ВРЕМЕ ОБХОДИХ НЯКОИ ОТ ОБЕКТИТЕ, А ИМЕННО: Ж.П. ДЕПО, ГАРА ПЛОВДИВ, СТОЧНА ГАРА И ТРИЯЖНА ГАРА. ОБХОЖДАНЕТО НА ОБЕКТИТЕ ИЗПОЛЗУВАХ, ЗА ДА ЗАПОЗНАЯ ГРУПОВИЯ НАЧАЛНИК СЛ."ТРАНСПОРТИ" С УСТРОЙСТВОТО И ОСОБЕНОСТИТЕ НА ОТДЕЛНИТЕ СЛУЖБИ .

ОТ ПРОВЕРКА НА РАБОТАТА НА ОПЕРАТИВНИТЕ РАБОТНИЦИ, КОНСТАНТИРАХ, ЧЕ ТЕ СА В НАЧАЛОТО НА ОРГАНИЗИРАНЕ НА РАБОТАТА СИ, ИМАТ ЗА ВЕРБОВКА ЗА ЦЯЛАТА Ж.П. ОБЛАСТ 56 ИНФОРМАТОРИ, 2 РЕЗИДЕНТИ И 1 АГЕНТ, БОЛШИНСТВОТО ОТ ТЯХ СА ПРЕДИМНО ОТ РАЙОНА.

ПО АВТОТРАНСПОРТА Е ИЗВЪРШЕНО САМО ПРОУЧВАНЕ НА ОБЕКТИТЕ, СЪБРАНИ СВЕДЕНИЯ ЗА ЛИЧНИЯ СЪСТАВ НА ПЕРСОНАЛА И АВТОМОБИЛНИЯ ПАРК НА Д-ВО "СТОП" И ЧАСТНИ ПЯЦИ. АГЕНТУРЕН АПАРАТ ЗА СЕГА НЯМАТ ЗА ВЕРБОВКА.

ИМАТ ДОНЕСЕНИЯ ОТ АГЕНТУРАТА, НО ОПЕРАТИВНИТЕ РАБОТНИЦИ НЕ СА ГИ РАЗГЛЕЖДАЛИ, Т.Е. ПРЕПИСВАЛИ И В СВРЪЗКА С ДОНЕСЕНИЕТО НЕ СА ПОСТАВЯЛИ ЗАДАЧИ НА СЪТРУДНИЦИТЕ. В СВРЪЗКА С ТОВА ОБЪРНАХ СЕРИОЗНО ВНИМАНИЕ НА ГРУПОВИЯ НАЧАЛНИК, ОТГОВОРНИК ПО ТРАНСПОРТА, КОЙТО ОЩЕ В МОМЕНТА НАРЕДИ ЗА РАЗГЛЕЖДАНЕ И ПРЕДСТАВЯНЕ НА ВСИЧКИ МАТЕРИАЛИ.

НА 7.IX. Т.Г. ЗАМИНАХ ЗА БУРГАС, С ДАДЕНИ ЗАДАЧИ В СВЪРЗКА С ПЪТНИЧЕСКИЯ АЕРОТРАНСПОРТ.

НА 8.IX. ТГ., ЗАЕДНО С И.Д. ГРУПОВИЯ НАЧАЛНИК

./.

Из архивите на ДС

431

68

И ОПЕРАТИВНИЯ РАБОТНИК, ПОСЕТИХМЕ ЛЕТИЩЕТО. ОПЕРАТИВНИЯ РАБОТНИК ИМА СЪЗДАДЕНИ ВРЪЗКИ, КОЕТО НИ ДАДЕ ВЪЗМОЖНОСТ, ОСНОВНО ДА РАЗГЛЕДАМЕ ОБЕКТА.

ЛЕТИЩЕТО СЕ НАМИРА НА 13 КЛМ. ОТ ГР. БУРГАС. В НАЧАЛОТО Е НА ОРГАНИЗИРВАНЕТО. ПО ЩАТ ИМА ПРЕДВИДЕНИ 16 ДУШИ ПЕРСОНАЛ. ЗА СЕГА СА НАЗНАЧЕНИ САМО ОСЕМ. ОХРАНА НА ЛЕТИЩЕТО НЯМА. ПО ЩАТ ИМА ПРЕДВИДЕН ЕДИН ПАЗАЧ, ОБАЧЕ, ВАКАНЦИЯТА НЕ СЕ ЗАЕМА, ПОРАДИ МАЛКАТА ЗАПЛАТА 5.500 /ПЕТ ХИЛЯДИ И ПЕТСТОТИН/ ЛЕВА.

СКЛАДА НА БЕЗНИЗА Е СЪВСЕМ НА ОТКРИТО, БЕЗ ПОКРИВ И БЕЗ ВРАТА. НА ВХОДА СА ПОСТАВЕНИ ВМЕСТО ВРАТА, ПРАЗДНИ БЕНЗИНОВИ ВАРЕЛИ, ПРИ ТОВА ПОЛОЖЕНИЕ БЕНЗИНА, КОЙТО В НАСТОЯЩИЯ МОМЕНТ БЕШЕ НАД 10.000 КГР., НЕ Е ЗАПАЗЕН ОТ КРАЖБИ, ТАКА СЪЩО И НЕПРЕДСТАВЛЯВА ТРУДНОСТ И ЗА НАЙ-НЕОПИТНИЯ ВРАГ, ДА ГО ЗАПАЛИ.

СВЕДЕНИЯТА, КОИТО МОЖАХ ДА СЪБЕРА СА, ЧЕ НАЧАЛНИКА, КОЙТО ИЗПЪЛНЯВА ДЛЪЖНОСТТА КАТО ТАКЪВ, НЕ ПОДЕМА ИНИЦИАТИВАТА ЗА ОРГАНИЗИРВАНЕТО НА ЛЕТИЩЕТО. ТАКА НАПР., ДО СЕГА КАКВОТО Е НАПРАВЕНО Е ПО ИНИЦИАТИВАТА НА О.Р.П.С. , С БРИГАДИ. В НАСТОЯЩИЯ МОМЕНТ КАТО КРАЙНО НАЛЕЖАЩИ СА: ПОКРИВАНЕ НА СКЛАДА И ПРИГАЖДАНЕТО МУ ЗА СЪХРАНЯВАНЕ НА ГОРИВНИ И СМАЗОЧНИ МАТЕРИАЛИ. ПОКРИВАНЕ НА ГАРАЖА. НАСТИЛКА НА ПЪТЯ ОТ ШОСЕТО ДА ЛЕТИЩЕТО С ЧАКЪЛ, КОЙТО Е ДЪЛЪГ ОКОЛО 800 М. НАЙ-МАЛКОТО РАЗКАЛВАНЕ ЗАТРУДНЯВА ДВИЖЕНИЕТО И ЩЕ БЪДЕ КАТО ПРИЧИНА ПЪТНИЦИТЕ ДА СЕ ОТКАЖАТ ДА ПЪТУВАТ. АКО ОТ СТРАНА НА СЛУЖБАТА СЕ ПОЛОЖАТ ПОНЕ МАЛКО ГРИЖИ, СЪВМЕСТНО С О.Р.П.С. ТЕЗИ ТРИ ЗАДАЧИ МОГАТ ДА СЕ ИЗПЪЛНЯТ С ЛЕКОТА.

ПОНЕЖЕ СЛЕДВАЩИТЕ ДНИ БЯХА ПРАЗДНИЧНИ, НЕ МОЖАХ ДА ОБХОДЯ ОСТАНАЛИТЕ ОБЕКТИ ОТ ТРАНСПОРТА. ИМАХ ВЪЗМОЖНОСТТА ДА ОБХОДЯ ЗА СЪЩИЯ ДЕН САМО Ж.П. ДЕПО, Ж.П. РАБОТИЛНИЦА, СТОЧНА СЛУЖБА, И ПРИСТАНИЩЕТО.

ОСОБЕННОТО, КОЕТО МОЖЕ ДА СЕ ОТБЕЛЕЖИ, ЧЕ ОХРАНАТА НА Ж.П. ДЕПО НЕ Е ДОБРА. В Ж.П. РАБОТИЛНИЦА ДЪРВЕНИЯ МАТЕРИАЛ Е СКЛАДИРАН В БЛИЗОСТ С ВАГРЯНКАТА ЗА ТОПЕНЕ НА МЕТАЛА, ПОРАДИ КОЕТО Е ИЗЛОЖЕН НА ОПАСТНОСТ ОТ ЗАПАЛВАНЕ, А ТАКА СЪЩО ДАВА ВЪЗМОЖНОСТ АКО ЗАПАЛВАНЕТО СЕ ИЗВЪРШИ ОТ ВРАГ, ДА СЕ ТАКСУВА КАТО СЛУЧАЙНО. НЕОБХОДИМО Е ДА СЕ ОБЪРНЕ ОСОБЕННО ВНИМАНИЕ НА ОБЛАСТНИЯ ПОЖАРЕН НАЧАЛНИК. ПРАВИ ОСОБЕННО ВПИЧАТЛЕНИЕ ДОБРАТА ОХРАНА НА ПРИСТАНИЩЕТО.

ПО ИЗГРАЖДАНЕ НА АГЕНТУРИЯ АПАРАТ СА В НАЧАЛОТО СИ, ИМАТ СЪЗДАДЕН ТАКЪВ В РАЙОНА, НО БЕЗ ПРИЛОЖЕНИ НУЖДНИТЕ ДОКУМЕНТИ КЪМ ЛИЧНИТЕ ДОСИЕТА. В БУРГАС ИМАТ СЪТРУДНИЦИ, НО НЕ

./.

Из архивите на ДС

69

НЕ ОФОРМЕНИ. В СВРЪЗКА С ВСИЧКО ТОВА, ПРОВЕДОХ СЪВЕЩАНИЕ С ОПЕРАТИВНИТЕ РАБОТНИЦИ, В КОЕТО ИМ ПОСТАВИХ СПЕЦИАЛНИТЕ ЗАДАЧИ ПО АЕРОТРАНСПОРТА И ОСОБЕНОСТИТЕ НА КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ ОБЪРНЕ ВНИМАНИЕ В Ж.П. СЛУЖБИ .

11. IX.1947 ГОД.
СОФИЯ .

С П О Ч И Т:

ИНСПЕКТОР:
/Н.УЛИНСКИ/

Д.Д.С.
НАЧАЛНИК ГРУПА
АЕРОТРАНСПОРТ -СОФИЯ

Д О К Л А Д

На Операт.Работник Желязко Стефанов Желязков от гр.Б.секция I-ва при Д.С.Варна за времето от 1.май до 15.XII.1948год.

Другарю Началник,

За времето от 1.май,откриването на въздушната линия Софиа-Варна до отвличането на самолета на 30.юни от бандата на О.З.подпол.Михалакиев,аеротранспорта у нас се обслужваше от О.Р.Конда Кондов,като същевремено той обслужваше водотранспорта и автотранспорта вграда.

Работата му по аеротранспорта се е изразявала изключително само в проверяване дали желающите да пътуват с самолета не са вписани в запретителния списак който имаме на лице.От 30.юни до 13.август 1948год. летенето е било преостановено.От 14.август до 30.септември за завеждущ аеротранспорта беше натоварен О.Р. Конда Кондов като за негов помощник бях определен аз О.Р.Желязко Стефанов.За тоя период от време,поради новия метод на работа ние изключително се занимавахме само с проучване на подали заявление да постърят на работа в аерогарата лица.Проверка на пътниците и багажитеим,посрещане и изпращане на самолета.Даване конкретни указания на охраната,как да опазват аерогарата. Агентурно обслужване на обекта започнахме през месец ноември т.г.

В ПО ЛИНИЯ АЕРОТРАНСПОРТ ОБСЛУЖВАМЕ ОБЕКТИ

1/ Аерогара-Варна с персонал 24 души
а/ Бюро Въздушни Саобщение с персонал 3 души
б/ Заведущ колетна въздушна служба при "ДЕСПРЕД"

Общо състояние на обектите.

1/ Обекта аерогара-Варна е снабден с всички най необходими технически съоражения като:радиозасечник, радиопредавател и приемател,автомашини и проче които добре се използват и пазят.Има склад за бензикоито се охранява от постоянен часови.

а/ В обекта не е заселязана вражеска дейност,тъй като персонала е доре проучен и има положително отношение към мероприятията на народната власт.Имало е исказвания против някои от ръководителите на обекта и то основателно, като например Атанас Митев домакин/маганизер/ и началника на аерогарата Александър Кондов, благодарение на това, че те нямат правилен подход към своята работа, обичат да командуват и пр.

б/По обслужване на обекта срещаме следните пречки благодарение на това, че обекта се намира на 8.5 клм. от града ни и ние не можем, когато ни е найнеобходимо да отиваме при същия, защото нямаме превозно средство.Това е една от най-големите ни спънки.

в/Често се случва когато правим проверка за пътниците от другите сектори да чакаме по няколко часа за

отговор, защото не ни се дава резултат навреме за лицата.

2/Обекта бюро въздушни съобщения и заведущ колетна служба при "Деспред" към които има само четири ~~мъж~~ ~~жени~~ души персонал е също добре провелен и има положително отношение към народната власт, вражески прояви не са забелязани.

II АГЕНТУРНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ОБЕКТА

За опознаване по добре обекта намерих за необходимо да му открия литерно досие, като за целта проучих основно и направих рапорт историческа справка за обекта което не бях предвидел в последния план.

1/ Придобита агентура.

През отчетния период сме вербовали 4 информатори, от които 3-ма за аеродрара Варна и един за бюро въз душни съобщения. Двамата от които са членове на СНМ произхождат от бедни работнически семейства, родителите на които са членове на Р.П/к/, един безпартиен но имащ положително отношение към мероприятия та на О.Ф. власт и последния член на Р.П./к/ползува се с най-голямо доверие сред останалия персонал.

III-ДОПУСНАТИ СЛЕБОСТИ ПРИ ОБСЛУЖВАНЕ ОБЕКТА

1/В последно време при пристигане на самолета на аеродрара Варна не съм присъствувал три пъти, по причина на това че не е имало превозна средство до аеродрарата.

2/Често се случва когато другарите от охраната на самолета след пристигането им посочват лице, което от самолета за да бъде проследявано, а предварително не съобщават за целта зада подготвим предварително човек, който да го проследи. Така поставените задачи не биват изпълнени по причина че няма човек който да го проследява.

3/За правене лична проверка на пътниците в стаята която имаме няма подходяща за целта маса. Поставен е въпроса пред началника на аеродрарата за такава и той винаги отговаря, че нямаме маса. Изобщо началника не се отнася много сериозно към нашата работа.

IV ОХРАНА НА АЕРОГАРАТА

1/Предвидения щат за охраната на аеродрарата не е попълнен до сега има назначени само 7 души милиционери от които единия е изпратен до охранява радиовасечника който е много далеч от аеродрарата.

Началника на аеродрарата не полага достатъчно грижи за да се попълни щата на охраната и за това същият не е попълнен. От представените няколко заявления за мл. милиционери, при тяхното проучване установихме че са неподходящи. Началника не се погрижи по-вече за набавяне нуждното число милиционери.

От вечерните проверки които направихме на охраната се указа че някои от милиционерите живущи в олиското село Аксаково като си изкарат смяната си отиват да нощуват в дома, за което с рапорт сме донесли в София. Провели сме една беседа с милиционерите през м. ноември, целта на която бе да дадем указания и помощ как те да се справят с възложената им и отговорна работа за опазването на аеродрарата както

Из архивите на ДС

през нощта така и през деня при посрещане и изпращане на пътниците.

През отчетния период в нашата сграда се задържаха три лица, като: Първия по нареждане на Дирекция Държавна Сигурност и веднага изпратен за София, втория и третия обекти на първа секция, с намерение с самолета да отидат до София и от през Бургас с лодка за Турция, задържането стана по нареждане на Началник сектор Сектор Д.С.Варна.

Заведущ аеротранспорт
25.XII.1948 г. Оперативен работник:
Варна. /Ж.Стефанов/

Из архивите на ДС

Строго поверително!

56 34

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г. Секретар :

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А.

ОТНОСНО: Състоянието на агентурно оперативната работа в аерогара и бюро "ТАБСО" гр.Г.Оряховица, обслужван от мл.раз. Ради Стефанов Михов отделение ДС гара Горна Оряховица.

I/ ~~Аерогара~~ БЮРО "ТАБСО"

Обслужвам агентурно-оперативно от м.януари 1952 год. аерогара и бюро "ТАБСО" гр.Г.Оряховица.

Началник на "ТАБСО" - Георги Николов Станоев е роден на 16.XI.1914 год. в гр.София,понастоящем жител и живущ в гр.Горна Оряховица на ул." " № 21.

Преди 9.IX.1944 год. е бил безпартиен - служител в В.В.С гр.Г.Оряховица като старши сержант.

След 9.IX.1944 год. става член на БКП където членува и понастоящем.

В обекта служат общо 27 души,от които установен вражески контингент 2,взети на наблюдателно дела,няма,на О.Л няма ,като всички служители са проучени.

II/ А Г Е Н Т У Р А.

1/ Информатори 1,който не работи по конкретна разработка
2/ Явочно квартира = 1

Р Е К А П И Т О Л А Ц И Я.

работят общо	установен вр.конт.	от тях на Н.Д.	на О.Л.	проучени не рег.	не проуч.	аг.	инф.	рез.	Я.К
27	2	-	-	2	-	-	1	-	1

ОЗГОТВИЛ МЛ:РАЗ:

лейт/...../

Строго секретно!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

7.0

18392

АВИОТРАНСПОРТ.

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 29.09.2016г. Секретар:

Отделението обслужва аерогара Г.Оряховица.В обекта работят общо 27 служители,от които са членове на БКП,а останалите членове на ДСНМ и безпартийни.

Оперативен отчет няма.

В началото на годината е имало 1 информатор който през месец септември е преместен на работа и напусна обекта.

В края на годината има 1 информатор.

ПОЛУЧЕНИ СИГНАЛИ ПРЕЗ ГОДИНАТА И МЕРКИ ПО ТЯХ.

През месец декември се получи агентурно донесение,че диспечера е дал ешелон 800 на самолет идващ от Сталин,при който е летял при лоши метереологични условия и представлява условие за авария.

От направената проверка се установи,че сация правилно е дал ешелон според данните за момента,но се установи,че сация не работи добре,прави чести грешки при даване данни за кацане,нарушава някой от правилата,не се подчинява на началника на аерогарата,не е в добри отношения с колектива.Сация дружи в родното си село с вражески настроени младежи и сега продължава да дружи.След 9.IX.194г год. е бил член на ЗНСО-без особенни прояви.

На основание горните данни и предвид голямата уязвимост на обекта ще бъде направено предложение за преместване на друга служба или уволнен.

Назначаването му не е съгласувано с ДС,а е назначен централно взет е от школа на МНО.

За подобрение обслужването на обекта ще бъде вербован още един информатор в приемния центар.

30.XII.1955 год.
гр.Търново.

Н-К ДС ПО ТРАНСПОРТА
МАЙОР

Отпечатан в 3 е з.
Екз. 1 за София
Екз. 2 за Н-к III.Р.Отдел.
Екз.№3 за Отделението.

Строго поверително!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

99

О Т Ч Е Т

За агентурно-оперативната работа на отделение 3-III-то по линия на Авиотранспорта за 1955 година.

В обслужвания обект работят общо 39 души, които са проучени

Не са установени вражески настроени елементи.

Работата по обслужването на Авиотранспорта се е свиждала до проверка списъчно на пътуващите пътници със самолетите на Табсо.

Агентурно обекта не е обслужван, тъй като по-голямата част от персонала са членове на БКП и безпартийни - добри отечествено-фронтовци.

Във връзка с проверката на пътниците и техният личен багаж са допускани известни несъобразности в аерогарата, като се е допускало контакт между проверени и не проверени пътници. По отношение на същите своевременно е било реагирано и ходено на място, за отстраняване на същите. Извършено беше преустройство и разменени стаите, в които ставаше проверката на пътниците, с оглед не допускане събирането на проверени и не проверени пътници.

През годината не са констатирани вражески прояви. Самолетите са излитали редовно.

гр. Сталин,
31.XII.1955 год.

Изготвил - Зам.Н-к отделение 3-III:
ст.лейт. Шзоков

РМ/

КРДОПБГДСРСБНА
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

Секретно от особена важност!

100

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

С П Р А В К А

ОТНОСНО: - вражеската дейност на капиталистическите разузнавания и емигрантски центрове против екипажите на БВФ - ТАБСО.

Въздушните линии на НРБ ежегодно се увеличават и разширяват както с НДС така и с отделни капиталистически страни.За сега поддържаме линия с маршрут София - Буда-Пеща - Прага - Берлин - Варшава /същата линия се поддържа освен от наши самолети и на УНР,ЧР,ГДР и ПНР/и обратно,линия София - Белград - Виена,линия Букурещ - София - Атина,линия Москва - Киев - Букурещ - София и линия поддържана от холандската самолетна компания КЛМ с маршрут Амстердам - Франкфурт - София - Атина - Бейрут - Дамаск и обратно.При това положение пътуващите зад граница наши екипажи имат възможност да се свързват с чужди граждани било то от НДС или с граждани от капиталистическите страни и по този начин да служат като агенти за връзка.Също така идващите в нас чужденци имат възможност да се свързват със служители от ТАБСО и да ги използват в вражеската им дейност срещу нашата страна.От досегашната работа по линия на въздушния транспорт са получени следните данни:

По агентурен път се установи,че борддомакината Генка Шиварова се е свързала с невъзвращенеца Илчо Атанасов Костов във Виена на когото извършва услуги до близките му в гр.София.От техническо мероприятие е установено,че лицето Веселин Праматаров - брат на полицейския началник Андрей Праматаров възнамерява да използва Шиварова за пренасяне на вещи от България за Берлин и обратно до неговия брат живущ в Западен Берлин.

Посредством Шиварова летеца се е свързал с австрийска гражданка от гр.Виена с която има интимни отношения.Има непроверени данни,че същия летец е пренасял вещи на невъзвращенеца до неговата съпруга живуща в София.

е известен като търговец на часовници и валута във Виена.

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

По данни да ДВ се установи,че Генка Шиварова се е свързала във Варшава с един холандски търговец с когото е имала продължителен разговор на саме.Когато екипажа е следвало да изле зе в града Шиварова се е преставила за болна и след това е намерена с холандския търговец в един ресторнат в не трезво съсшояние.

Получени са агентурни данни,че лицето Спас Делистоянов - земен радист,обект на ОНД подготвя бегство зад граница,като за целта изучава обстновката за използването на самолет от холандската юмпания КЛМ за измяна на родината.

От донесенията на аг."Радар" се установи,че унгарския гражданин ЕМЕР - борден радист,посредством агента е ходотайствал за лицето за назначаването му на работа в ТАБСО като радист.По късно използвайки служебното си положение се свързва с холаднеца пътуващ със самолета на КЛМ на свобо боден текст /което е забранено/ с когото се договарят да му уреди среща с лицето - студент.Това нещо сторил,а на срещата КПП установява лицето и го задържа.

Установи се,че лица живущи в София се стремат да създават връзки с членове от екипажа и ги използват за пренасяне на часовници и други контрабандни стоки.Така например лицето се свързва с летеца - член на БКП и му предлага голямо възнаграждение за пренасяне на часовници от Виена за България,като за целта използва негови връзки живущи във Виена.Лицето е обект на II-ро управление ДС.

От гореизложеното е видно,че капиталстическите разузнавания могат да използват нашите екипажи за подривна дейност срещу страната,а така също и против народодемократичните страни.Същевременно могат да използват и членове от екипажа на тяхните самолети за подривна дейност срещу нашата страна.Освен това със самолетите пътуват чужди граждани идващи в страната или минаващи транзит,които също могат да осъществяват връзка с наши граждани и тяхна агентура,като за целта използват служители от ТАБСО.

Предвид на това е необходимо да се съгласува работата с народодемократичните страни и се провеждат съвместни мероприятия, а именно:

1. Да се обменя информация между социалистическите страни за установените до сега лица интересуващи се /уличаващи се във вражеска дейност/ от нашата и друга социалистическа страна,какви връзки е осъществил,от какво се интересува и какви форми и методи използва за подриваната си дейност.

Из архивите на ДС

2. Да се уточни съвместно оперативната обстановка в капиталистическите летища посещавани от наши и социалистическите страни самолети, като се разменят двустранно информации.

3. Да се организират и провеждат мероприятия по наблюдението на наши обекти посещаващи НДС, а също така и тяхни обекти идващи в нашата страна, като за целта предварително бъдем уведомявани.

4. При получаване на данни уличаващи наши и чуждестранни членове от екипажите своевременно да се уведомяват органите на ДС на заинтересованата страна за вземане мярки.

5. При получаване на данни уличаващи чужд гражданин в провеждана от него вражеска дейност и предстой да отиде в друга НДС своевременно да се уведомят органите на ДС на зайнтересованата страна за вземане мярки.

441

София - 11.I.1958 год.

Строго секретно!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

ДО ДРУГАРЯ
НАЧАЛНИК ОТДЕЛ IV, УПРАВЛЕНИЕ VI
ТУ К.

Др. Гогов.
Заповядай е др. полк. Ковачев.
Когато тръгна, ще знаем за отразяването в
пресата и за взетите мерки на
Необходимо е
Работа за
какво е
Др. Митрев

Др. Гогов
09.V.1961 г.

Р А П О Р Т

От капитан Венцислав Ст.Митрев
при отдел IV.отделение IV-то.

Др.Началник,

От днес 12.V.1961 год. "Луфханза"-ГДР започва да превозва туристи от Берлин за Варна с техни самолети Ил-18 които ще кацат на аеродрум Толбухин.На връщане за Берлин самолетите ще бъдат затоварвани с плодове и зеленчуци.

Също така към края на този месец самолети на "Луфханза"-ГДР, специално пригодени за превоз на ягоди,череши и зеленчуци ще идват в нашата страна да ги затоварват и закарват директно за Берлин.За целта ще кацат на аеродрумите; в с.Бороваи Врачански окръг, Крумово.Г.Оряховица,Русе и Варна.

От 20.V.1961 год. Съветски самолети от "Аерофлот" ИЛ-18 и Ту-104 също ще отпочнат да превозват за Москва и Ленинград плодове и зеленчуци около 800 тона. Същите ще кацат в София и Габровница. Михайловград и Враца

Тези товари ще бъдат докарвани с камиони до аеродрумите от различни места и по този начин ще имат прек допир до самолетите различни лица,с което се създават условия за евентуални вражески актове. Достатъчно е на самолетите Ил-18 и Ту-104 да се направят по една дупчица колкото игла за да експлодират във въздуха над 5.000 метра височина,тъй като са херматизирани.

Предвид горното;

П Р Е Д Л А Г А М

Да се уведомят съответните окръжни началници на МВР в чиито райони ще кацат такива самолети,да вземат мерки по отношение охраната на самолетите и подбора на хората които ще имат прек допир с тях при товарането им.

Съвместно с Градско у-ние ДС,да се извърши предварителен

Из архивите на ДС

24

подбор на лицата от "Пренос-превоз" които ще бъдат определени за товарене на Съветските самолети на аеродрум София. Също така да се установят чрез "Булгарплодекспорт" стопанствата от които ще се доставят товарите, с цел подбор на лицата които ще вземат участие от приготовляването на стоките до тяхното натоварване на самолета, включително и превоза им.

София, 12.V.1961 год.

20.V.61 г.

Капитан:

Строго секретно!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

21
187

Р А П О Р Т

От капитан Венцислав Ст.Митрев
при отдел IV-ти отделение IV-то.

На 17.II.1961 год.бях в ТАБСО-аерогара Враждебна където водих разговор с група летци по отношение подготовката на кандидатите за летци в селскостопанската авиация.По-късно към групата се присъедини и бордния радиотелеграфист Йордан Салмов,който в процеса на разговора разказа следното:

Преди една или две седмици група Чехословашки хулигани,от които единя бил въоражен с пистолет,а другите с ножове,пътували със самолет от Прага за Върно. 15 минути след излитането на самолета хулиганите проникнали в пилотската кабина и то без особени трудности,наранили радиста и втория пилот,а на командира му заповядали да кацне в ГФР. В състава на пътниците имало и офицери,които решително се намесили,обезоръжили хулиганите и самолета кацнал обратно в Прага. Този случай е разказал командира на Ромънския самолет,който изпълнявал рейс до Атина.

В тази връзка летеца Любен Антонов каза,че сред нашия летателен персонал се чуствало известно успокоение и разпуснатост.Пистолетите не се носели както трябва,а ги слагали в бризентови торбички и ги закачвали някъде в пилотската кабина.Освен това вратите на самолетите тип Ил - 14 не били закрепени с допълнителни секрети,което създава условие свободно да се прониква в пилотската кабина от пътниците особено през летния сезон когато същите самолети се използват и по вътрешни линии.

Този случай показва,че вражеските елементи продължават и ще продължават за в бъдеще да правят опити чрез отвличане на гражданските самолети да бягат задграница. Не е изключено подобен опит да се извърши и в нашата страна.

С цел обезпечаване сигурността на полетите от подобни вражески актове

Чрез ОК. на ТАБСО Е Д Л А Г А М

1.Да се забрани на самолетите тип Ил-14,да изпълняват рейсове по вътрешни линии,докато на вратите на пилотските кабини не се

Из архивите на ДС

188 22

сложат допълнителни секрети които да изключват възможноста за свободно проникване при пилотите от страна на пътниците.

4. Да се иска от Чехословашките другари подробна информация, как е извършена подготовката за овладяването на самолета начин на действие реагирането на екипажа въоражен ли е бил в какво състояние е била вратата на пилотската кабина за да направим съответните изводи за нашето състояние и съответно вземем необходимите мерки.

2. Да се съгласува с ръководството на TAFCO да се въведе практика периодически при разбор да се обръща внимание на летателния персонал за най строго спазване инструкцията уреждаща задълженията на летците през време на полет по вътрешни линии.

3. Да се премахне досегашната практика на носене и съхранение на оръжието, ползващо се от летателния персонал като се зачисли лично оръжие /калибър 7.65/ на две трети от състава на летците. Ползващите се понастоящем парабели се оказаха непрактични и износени.

За целта да се излезе с мотивирано предложение.

София, 20.II.1961 год.

Капитан:

Строго секретно!
Екз.№ 8

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

Д О К Л А Д Н А З А П И С К А

Относно: станалата катастрофа със самолет "ТУ-104-В" № 42491, собственост на "АЕРОФЛОТ"-СССР на 4.VI.1962 г. - връх "Мургаш".

На 4.VI.1962 година в 5.34 часа на връх "Мургаш" катастрофира самолет "ТУ-104-В" № 42491, собственост на "АЕРОФЛОТ"- СССР, който се е разбил, изгорял почти напълно и екипажа, състоящ се от 5 члена - загинал.

На 3.VI.1962 година самолета е кацнал на аеродрум Враждебна в 18.19 часа, пристигайки от Москва за превоз на плодове. Бил е оставен на стоянка № 8, намираща се в близост до хангара, където е отпочнало натоварването му и е приключило около 19.30 часа. Излитането на самолета е било отложено за следващият ден, поради лоши метеорологически условия. Представителят на "АЕРОФЛОТ" - др.Иван Петрович Курманенко, заедно с дежурния роководител на полета др. Димитър Стоилов, са се уточнили самолета да излети в 5.30 часа на 4.VI.1962 година, след излитането на други два съветски самолета. Екипажа е оставил отворени вратите на самолета, с цел да се проветряват плодовете и заминал в града за нощуване. Самолета е охраняван от ведомствената милиция от 19 часа до излитането му. От показанията на охраната е видно, че в района в който е бил самолета не са се приближавали никакви лица. Екипажът е заминал в града с колата на "АЕРОФЛОТ", шофирана от Атанас Тинов. Те изявили желание да минат през центъра на града, тъй като не били го разглеждали. Минали са по бул. "Руски", ул. "Шишман", "Славянска", "Аксаков" и на ул. "Раковски" са спрели пред сладкарницата, от която са купили коняк, неизвестно колко бутилки. След това са отишли да нощуват в хотела на "АЕРОФЛОТ". Разполагали са общо с 10 лева, дадени им на летището от Курманенко.

Из архивите на ДС

На 4.VI.1962 година в 4.45 часа екипажът е тръгнал за летището, като командира на самолета - Зайдел е пътувал с кола, шофирана от Здравко Дюлгеров, а останалите с кола, шофирана от Атанас Тинов и двамата служители в "АЕРОФЛОТ". По данни на Дюлгеров и Тинов екипажа сутринта е бил бодър и с добро настроение. От показанията на чистачките в хотела на "АЕРОФЛОТ", чистили стаята в която е нощувал екипажа е видно, че сутринта не са намерени никакви бутилки и остатъци от храна или алкохол.

447

Към 4.55 часа екипажа е пристигнал на летището и започнал подготовка за излитане. Техническо обслужване на самолета от ТАБСО не е извършвано, нито пък самолета е зареждан с гориво и смазочни материали.

В 5.24 часа самолета е излетял. В момента на изпълнителния старт дежурния диспечер Петър Райчев е дал указание същият да излети със МК(магнитен курс) 275^{0} или посока София-Божурище, с десен завой посока Далнии(далечна преводна радиостанция)- Вакарел и от там-Роман с ешалон 10,000 метра. Това е единствената схема за излитане с такъв МК, съгласно инструкцията за излитане на всички самолети от аеродрум Враждебна.

Според схемата самолета е следвало да направи два десни завоя. По средата на първия завой на височина около 400 метра командирът на самолета е доложил на дежурния диспечер, че има неизправности в материалната част и за решението си да заходи за кацане. В този момент самолета се е намирал в зрителното поле на диспечера, който му отговорил: "Добре, разбрано, подхождайте с десен кръг", и го запитал дали работят двигателите, на което командира отговорил: "Да". След около една минута диспечера запитал командира на самолета за изпълнението на втория завой. След 30 секунди командирът на самолета, който се е намирал във втория завой с наклон 5-6 ^{0} доложил: "Аз изключвам двигателя, изхвърлям горивото и захождам за кацане". А 44 секунди след това съобщил, че лети с един двигател. В това време вследствие удължаване на завоя самолета се е приближил към облаците, разположени над планинската местност на север от аеродрума. Продължавайки завоя до курс около 95^{0} самолета с неработещ ляв двигател е влязъл в облаците на височина 800 метра, за което

Из архивите на ДС

командирът е доложил на диспечера в отговор на неговото запитване. Влязъл в облаците командирът запитал диспечера: "Виждате ли ни с локатора?", на което диспечера отговорил, че още не се вижда, имайки предвид локатора за кацане, след което пояснил, че обзорния локатор на аеродрума не работи.

Към края на втория завой на запитването на диспечера, командирът на самолета е потвърдил прелитане на траверса на далечно преводната станция, самолетът е продължил да лети с единия двигател в облаците с неголямо набиране на височина и курс около 95^{0} до получаване команда от диспечера да вземе курс към Вакарел. Тази команда на самолета е предадена, когато същият е бил на височина приблизително 850 метра, една минута и 13 секунди преди сблъскването в планината.

Докладването на командира на самолета "Височина 900 м курс на Вакарел вземам" е направено около 6 секунди преди сблъскването, когато самолета се е намирал в завой посока-Вакарел и в 5.34 часа се е ударил в един от хребедите на връх "Мургаш".

На местопроизшествието е съставен огледен протокол, направени са снимки и скици на останките от самолета и труповете. На труповете е извършена и съдебно-медицинска експертиза.

За разследване на катастрофата и установяване причините за същата беше назначена комисия от Министъра на транспорта и съобщенията.

Наред с нашата комисия работи и съветска такава с председател - генерал Василев.

Комисията установи следните причини за катастрофата на самолета:

Основна причина за катастрофата на самолет "ТУ-104-В" № 42491 е отклонението му от установената на аеродрум- София схема на маньовъра след излитане с МК - 275^{0}.

Това отклонение било обосновано от:

- Създадената сложна обстановка възникнала поради отказа на материалната част в полета, която е принудила екипажа да изключи левия двигател.

- Неправилното решение на екипажа да продължи полета в облаците с компасен курс обратен на курса за кацане в опасна близост с планинска местност и по несъществуваща за аеродрума

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 29.09.2016г. Секретар:

схема за летене при сложни метеорологически условия.

- Липсата на действуващи в момента на аеродрум - София радиолокационни съоръжения за извършване на инструментален контрол на захождането за кацане в сложни метеорологически условия, което не позволило на диспечера от командно-диспечерския пункт да установи отклонението на самолета от съществуващата схема и му даде необходимите указания.

Двигателите и някои други части са изпратени в СССР за изследване и установяване причината за отказ.

В резултат на горните причини самолетът се е изнесъл на 17.5 км. северно от курса за кацане и се е сблъскал с планината на 27 км. североизточно от аеродрума.

При разследването се установиха следните нарушения по предполетната подготовка на катастрофиралия самолет:

На 3.VI.1962 година след уточняване излитането на самолета за следващият ден, ръководителя на полетите Димитър Стоилов не е уведомил техническия отдел за подсигуряване на предполетно техническо обслужване. Представителя на "АЕРОФЛОТ не е предявил искане за това. Самолета не е технически обслужван от наши техници преди полета.

Обслужването на съветските самолети и специално на "ТУ-104" се изразява във външно оглеждане на самолета, слагане и сваляне на заглушките (капаци за затваряне входната и изходната части на двигателите) и то само в присъствието на инженера от "АЕРОФЛОТА" - . Последният изрично е наредил на сменните инженери от ТАБСО да не се пипа по тяхните самолети нищо без тяхно искане и негово присъствие. По-сложни прегледи и ремонти техниците на ТАБСО не са в състояние да вършат, тъй като няма специалисти познаващи материалната част на самолетите тип "ТУ-104".

На 4.VI.1962 година екипажа е пристигнал половин час преди излитането на самолета, което време е недостатъчно за подготовката му и прегледа на материалната част, включително изпробването й. Въпреки това, че е бил запланиран да излети втори е излетял първи.

Между отделните служби подсигуряващи планирането на полета, подготовката на екипажа, техническото обслужване

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г. Секретар :

на самолета и ръководството при излитане няма добра съгласуваност. В потвърждение на това говорят и горепосочените факти, а така също и това, че екипажа на самолета е оставил плана за полета на бюрото в щурманската стая. Същия е взет от метеоролога и занесен на диспечера, който е разрешил излитането.

В аеродрум София има обзорен локатор, който ако е работил посредством него диспечера е могъл да види отклонението на самолета и да вземе мерки за предотвратяване на катастрофата. Обзорния локатор не е ползван поради липса на оператори. Такива са назначени, но са в период на обучение. Освен това същите са недостатъчни за денонощна работа. Радиолокатора не е обявен с "Нотан" за редовна експлоатация.

Аеродрум София е обявен като открит за излитане и кацане на самолети през цялото денонощие, а дежурните техници и щурмани през нощта не се подсигуряват.

След излитането на самолета и съобщението за изгубената радиовръзка с последния, инжинер е отпочнал да оформя документа за предполетната подготовка. Това е извършил като заблудил нашите техници Боцановски и Ангелов, а също и сменния инжинер Сейков. Последните подписали наряднта карта за предполетен преглед смятайки, че се отнася за следващия самолет ТУ-104 на когото действително са вършили такъв. Направило им впечетление, че е бил неспокоен и много бързо прибрал картата в себе си, като не я предал на сменния инжинер, както е практиката.

Взаимоотношенията между АЕРОФЛОТ-СССР и ТАБСО се уреждат съгласно сключения договор през 1953 год. Същия не е преработен и от двете страни съгласно изменилата се техника и специално посрещане, изпращане и обслужването на реактивните самолети.

Охраната на аерогарата и самолетите е недостатъчна- има само два денонощни и един нощен милиционерски пост.

За отстраняване на нарушенията и слабостите в организацията на работата в Управление Граждански въздушен транспорт-ТАБСО са разработени от комисията редица мероприятия за осигоряване безопасността на полетите.

Из архивите на ДС

451

В ТАБСО и аерогарата има 13 агенти и 25 ДВ. Отдел IX-ти при управление II-ДС, счита, че наличната агентура и ДВ са достатъчни по количество и е в състояние да долавя вражеските прояви и да сигнализира за неблагополучията в цялостната дейност на ТАБСО. Но случая с катастрофата на съветския самолет показа, че недостатъчно е обръщано внимание на някои дребни пропуски, които фактически в последствие се оказват, като сериозни предпоставки за несигурността на полетите.

Недостатъчно са поставяни задачи на агентурата и ДВ да ни уведомяват своевременно за недостатъците в съгласуваността между отделните служби осигуряващи сигурността на полетите. Така между диспечерската служба, лататели отдел, техническата експлоатация, метереолози и др.

Не е обръщано достатъчно внимание на агентурата и ДВ да уведомяват за предполетните подготовки на нашите и чужди екипажи и как диспечерския и щурмански апарат контролират това тяхно задължение.

С цел подобряване агентурно-оперативната работа е необходимо да се проведат следните мероприятия:

Да се преразгледа отново разстановката на агентурата и ДВ, с оглед подсигуряване на най-уязвимите места с достатъчна такава.

Наред с активното използване на агентурата и ДВ за разкриването на вражеските елементи сред българските и чужди граждани е необходимо да се разработват конкретни и целенасочени задачи за прихващане на предпоставките за аварии и катастрофи.

Чрез агентурата и ДВ да се следи за изпълнение на мероприятията предложени от комисията за осигуряване безопасността на полетите.

С цел създаване на по-благоприятни условия за агентурно-оперативната работа, да се подсигури работна канцелария на ОР в аерогара София.

Целесъобразно е да се извърши проверка на агентурно-оперативната работа в останалите аеродруми на ТАБСО и се вземат необходимите мерки.

Да се възложи на ДНМ да изучи състоянието на охраната в аеродрумите на ТАБСО и вземат мерки за нейното подобряване.

Из архивите на ДС

Изхождайки от това, че много аеродруми на ТАБСО се намират в едни райони с военните такива, а в редица случай те използват за свои цели военни аеродруми - Пловдив, Гр.Игнатиево, Узунджово, Щръклево и Габровница.

Летателния състав на ТАБСО се състои от бивши военни летци, които понастоящем имат и подържат връзки с военнослужащите от ВВС, считаме за целесъобразно агентурно-оперативното обслужване на ТАБСО да се предаде на управление V-ДС и неговите органи по места.

Управление II-ДС и съответните окръжни управления да предадат агентурата от летателния и технически състав на управление V-ДС.

Оперативния работник от управление II-ДС, обслужващ ТАБСО и аерогара - София, да се зачисли в щата на управление V-ДС.

Работата по КЛМ и чужденците използвайки гражданската авиация за придвижване в страната остава да се провежда от управление II-ДС.

Управление II-ДС при провеждане мероприятия по чужденците да взаимодейства с управление V-ДС.

Напеч.в 3 екз.
Р.№ 467/62 г.

НАЧАЛНИК НА УПРАВЛЕНИЕ II-ДС

ГЕН.МАЙОР:_____

__юни 1962 год.

ЗА НАЧАЛНИК НА УПРАВЛЕНИЕ V-ДС

ПОЛКОВНИК:_____

__юни 1962 год.

СЪГЛАСНИ:

ЗАМ.МИНИСТЪР НА ВЪТР.РАБОТИ
ГЕН.МАЙОР:_____
__юни 1962 год.

ЗАМ.МИНИСТЪР НА ВЪТР.РАБОТИ
ГЕН.ЛЕЙТЕНАНТ:_____
__юни 1962 г.

Строго секретно! 59
Екз.№___

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

ПРОЕКТО-РАЗСТАНОВКА

АЕРОДРУМ-СОФИЯ

1. пост № 1 -	самолетна стоянка за чуждестранни самолети	3 смени	- 4 души
2. пост № 2 -	самолетна стоянка за наши самолети	2 смени	- 3 души
		/ 3 смени в празнични дни	
3. пост № 3 -	самолетен хангар	3 смени	- 4 души
4. пост № 4 -	бензинов склад	3 смени	- 4 души
5. пост № 5 -	курсовесандна система изток	3 смени	- 4 души
6. пост № 6 -	курсовесандна система запад	3 смени	- 4 души
7. пост № 9 -	радиопредавател с.Кривина	3 смени	- 4 души
8. пост № 8 -	охрана милиционерско помещение	2 смени	- 3 души
	отдельонни командири		- 2 души
	взводен командир		- 1
		ОБЩО:	33

АЕРОДРУМ-ВАРНА

1. пост № 1 -	бензинов склад	3 смени	- 4 души
2. пост № 2 -	самолетна стоянка	2 смени	- 3 души
		ОБЩО:	7

АЕРОДРУМ-БУРГАС

1. Пост № 1 -	бензинов склад	3 смени	- 4 души
2. пост № 2 -	самолетна стоянка	2 смени	- 3 души
		ОБЩО:	7

ЗАБЕЛЕЖКА: общо за трите аеродруми са необходими 47 души, а понастоящем охраната се състои само от 22 души

м.о.

Проекто-разстановката е изготвена и съгласувана с отдел Охранителен при ДНМ, която осигурява необходимата почивка, годишен отпуск, почивка по болест и събиране на преподготовка.

София,24.I.1963 г.
2 екз.
отп. Митрева

Из архивите на ДС

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

С П Р А В К А

ОТНОСНО: катастрофиралия самолет ЛЗ-НН-103 от селскостопанската авиация при ТАБСО на 20.IV.1963 г. в местността"Барбаращица" край с. Заножене, Михайловградско.

На 20.IV.1963 г. в 12.42 часа на северния склон на връх "Барбаращица" - три километра югоизточно от с.Заножене-Михайловградски окръг катастрофира самолета на ТАБСО-ЛЗ-АН-103 пилотиран от екипажа в състав:

1. Командир на самолета -

2. Втори пилот ПЕТЪР ПЕНЧЕВ ПЕЕВ-роден на 29.VI.1928 г. в гр. Ямбол, женен с едно дете, безпартиен.

3.Авиотехник - ИОРДАН ЗЛАТКОВ ОЧКОВ-роден на 21.XI.1917 г. в с.Дяково-Кюстендилско, женен с две деца, безпартиен.

4. Авиомоторист - ИВАН СЕРГЕЙВИЧ БАБИЧ-роден на 24.VI.1941 г. в гр. София, неженен, член на ДКМС.

Самолетът е изпълнявал прелитане от с.Врегово-Видински окръг за летище София, където да бъде подготвен за лятна експлоатация.

При катастрофата са загинали всички членове на екипажа, а самолета напълно разрушен.

Комисията в състав от 9 души под председателството на н-ка на управлението Български граждански въздушен транспорт -ЛАЗАР БЕЛУХОВ установи следните обстоятелства при кои то е станала катастрофата.

Из архивите на ДС

456

Командирът на самолет ЛЗ-АН-103 е излетял на 20.IV.1963 г. в 11.38 часа от с.Брегово-Видинско, за София, като не е проучил задълбочено метеорологичната обстановка по маршрута без да е получил съответното разрешение за прелитане и без да е дал указание селсъвета да съобщи в София за излитането му.

Излитането било извършено при ясно време в района на с. Брегово, но по време на полета по маршрута е настъпило влошаване на метеорологическата обстановка - увеличение на количеството на облачността до 6-7 бала и снижаването й до 200 м. в района на Габровница. Командирът на самолета се обадил на РДП-София едва в 11.58 часа т.е. 20 минути след излитането и запитал за времето по маршрута Габровница-Враца и София, когато той е бил вече почти в района на Габровница. Диспечера е дал необходимите сведения за времето по маршрута и Конакчиев съобщава, че по разчет ще кацне в София в 12.50 часа. Диспечера разрешава визуално прелитане и когато наближи с.Роман да му се обади. Тук Конакчиев не съобщил на диспечера, че има намерение да измени курса т.е. да прелети Балкана източно на Петрохан, за което е трябвало да иска и разрешение.

Разчитайки на своята подготовка, на добрите си познания на релефа на местността в този район и сведението на дежурния авио-диспечер, че Балкана е свободен, той сериозно е подценил влошената метеорологическа обстановка и надценил своите възможности, като е решил да продължи полета независимо, че е нямало условия за неговото визуално провеждане.

Над Вършец, където екипажа е прелетял визуално на височина над около 400-500 м. над терена, виждайки вероятно уплътнената облачност в района на Враца и открити отделни високи върхове южно от Вършец, командира е взел решение да направи опит да прелети Балкана визуално в познатата за него местност "Барбаращица". В резултат на това преди да е набрал необходимата безопасна височина той е продължил на юг към най-ниските части на Балкана. Низките части обаче

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

Из архивите на ДС

457

са били в гъста омара, примесена с отделни слели се с местността облаци. Летейки по дерето визуално с набор на височина, командирът на самолета е влизал и излизал от отделни облаци.

В този момент по разчет самолета е трябвало да се намира в района на Роман, авиодиспечера от РДС-София, започнал да търси самолета, за да се изясни неговото местонахождение, условия на полета, височината и ако е неоходимо да му предаде необходимите указания.След неколкократно повикване в 12.40 часа командира е отговорил, че отлично го чува, че преди една минута е прелетял Вършец и питал Балкана свободен ли е. Височината му била 1200 м., Той като в момента е влизал и излизал от облаци три пъти е запитал Балкана свободен ли е, очаквайки да го прелети. В 12.41 часа диспечера пита къде ще прелети Балкана, обаче отговорите са се чували слаборазбираемо.

Може да се допусне, че след като е влязъл в по-плътна облачност и след като е преценил, че с височината която има няма да може да прелети Балкана, командирът е взел решение да се върне обратно, за което свидетелствува факта, че в момента на сблъскването самолетът е бил с десен наклон и в набор на височина.

В 12.42 часа самолетът се е сблъскал в скалист склон с наклон 70-75° на местността "Барбаращица" в дърво високо около 25 м. с диаметър около 50 см. на височина 7-8 м. от корена му. Катастрофата е станала на 1250 м.стандартна височина при пълна невидимост(в облаци). Това се доказва от факта на удара, че екипажа въобще не е успял да реагира на появилото се препятствие. Материалната част е била в пълна изправност с нормално работещ двигател.

Причината за катстрофата със самолет ЛЗ-АН-103 е тази че командирът е подценил конкретно усложнилата се метеорологична обстановка, надценил собствените си възможности и познания с което е нарушил следните изисквания за производство на полети с този тип самолети:

а/Влезъл е в облаци и то в момент, когато е трябвало

Из архивите на ДС

458

да прелита Балкана. С този тип самолети е разрешено летене само визуално;

б/ Не е взел необходимата височина т.е. 600 м. над най-високата точка на терена по маршрута.

в/ Не е съобщил фактическия маршрут по който е летял и не е искал разрешение за това. Също така по този маршрут не му е била известна метеорологическата обстановка.

Кап. В. Димитрев

2 екз.
отп.Митрева
София,27.IV.1963 г.

Ай разследването в с. Горно Водно-ки скрив; ай къде сам та е изпра-ла чит за София и къде пред-ложа е работил, не е установено фактите и причини, които да са спосо-бствували за катастрофата.

28.IV.1963 г.

Строго секретно!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

УТВЪРЖДАВАМ;
НАЧАЛНИК ОТДЕЛ VII,У-НИЕ II ДС
полковник
София, 20.1...1964 година.

Регистрирано под № 142
23.1. 1964

П О С Т А Н О В Л Е Н И Е

ОТНОСНО; откриване Литерно Дело на Управление Български граждански въздушен транспорт - Т А Б С О.

През 1947 год.в нашата страна за първи път се създаде въздушен граждански транспорт под наименованието "ДВС"-държавни въздушни съобщения.През 1950 год. се преименува в Транспортно авиационно българо съветско общество или съкратено ТАБСО, тъй като СССР участваше с нови самолети и летци инструктори.След неколко години СССР безвъзмездно предаде цялата материална част и ТАБСО стана Управление към Министерство на Транспорта и съобщенията.

Задачите на предприятието са,да извършва превоз на пътници и товари в страната и чужбина.За целта в страната ТАБСО разполага с осем аеродрума в градовете София,Пловдив,Хасково,Ст.Загор Бургас,Варна,Г.Оряховица и Русе,които обслужват съществуващите редовни линии.

За чужбина ТАБСО подържа редовни линии София-Москва, Прага,Б.Пеща,Берлин,Варшава,Копенхаген,Виена,Франкфурт-ГФР,Париж, Алжир,Тунис.При договорни отношения извършва инзвънредни рейсове и до всека една пожелана страна.

На второ място към ТАБСО е създадена и авиация за специялно предназначение - селско стопанска и санитарна,с задача обслужване на селското стопанство и даване спешна медицинска помощ.

За обслужване на международните си линии ТАБСО има свои представителства във Франкфурт - ГФР,Виена, Копенхаген,Париж, и Алжир.Предстоящо е изпращането на представители в Москва,Прага, Б.Пеща и Берлин. От капиталистическите страни до сега в София имат свои представителства АУА-Австрия,Дойчелуфтханза-ГФР и КЛМ-Холандия.

Из архивите на ДС

От социалистическите страни; Аерофлот-СССР,ЧСА-Чехословакия, Лот - Полша и Интерфлуг-ГДР.

Спесифичноста на този вид транспорт е,че е снабден със скъпа и сложна материална част-самолети и аеродрумни оборудвания, които при военновременна обстановка добиват важно значение за отбраната на страната.

Вражеските разузнавания проявяват голям интерес към въздушния транспорт като средства за бърза връзка и активно разузнаване на нашата и други социалистически страни.

Изхождайки от горното;

П О С Т А Н О В Я В А М

Да открия литерно дело на обект Български граждански въздушен транспорт - ТАБСО.

София,17.I.1964 год.

ПРЕДЛАГА
капитан В.Митрев
инспектор при отдерение II,отделVII

СЪГЛАСЕН:
майор
зам. началник отделение II.

Строго-секретно!
Екз.№ 1

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

ОКРЪ... ...ИВ

1444
...65 год.

СОФИЯ – МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ
НАЧАЛНИК УПРАВЛЕНИЕ II-РО КДС

МВР – УПРАВЛЕНИЕ КДС
0057 20.МАЙ 1965 г.

С Р А В К А

Установена е група младежи от гр.Варна, които замислят бягство зад граница –Турция, със самолет и възнамеряват да убият пилотите.

От агентурното сведение на аг."Божков" от 14.V.т.г. е видно, че два-три дена преди 1 май аг."Божков" се е срещнал с , който му е казал, че имал да говори нещо с него. Определили са си среща на следващия ден в 19.30 часа Същия ден, когато са се срещнали за първи път, е обяснил пред агента намеренията си, какво, че иска да бяга зад граница, на за целта е трябвало още един човек, в който виждал самия агент "Божков". След като му е обяснил аг."Божков", че това е рисковано но се съгласил и му казал да дойде на 3.V.1965 год. пред ресторант "Евксиноград", където щели да се срещнат всички които ще участвуват. му е обяснил начина по който смятал всичко да се извърши, а именно със самолет, като и за всеки човек е трябвало и пистолет. Всички от групата щели да бъдат разпределени по предварителен план, заставайки на различни места, като двама от групата остават от зад на самолета. В точно определено време един от групата щял да припадне, за което ще му се окаже помощ и в самолета. За тази цел те предполагат че един от пилотите ще излезе от кабината и входът до кабината щял да бъде свободен и вътре ще влязат двама души от групата, които ще застрелят двамата пилоти, а ако са трима принуждават пилота да се подчини и да кара към Турция

На 3.V.1965 год. групата се срещнала пред пивница "Евксиноград". Тук аг."Божков" е видял всички които ще участвуват в бягането зад граница, с изключение на един моряк и друг

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата: 26.09.2016г. Секретар:

член от групата – пилот, който бил член на Авиоклуба.

На 11.V. т.г. час от групата са отишли в домът на аг. "Божков" и му казали, че на 12.V.1965 год. трябва да се направи една акция в една къща, в която имало два пистолета, но не отишли защото проверили че нямали възможност за действие.

На 13.V.1965 год. същите младежи от групата посетили домът на аг."Божков" и казали че отиват на място – домът от където ще вземат пистолетите – от човек който познавал само . Ходили са на адреса, но човека е излязал. Направили са оглед на къщата и се отчнили на 17.V.т.г. в 20 часа с необходимите два пистолета да влязат в домът на ул."Ради Мавридов" – и вземат пистолет от него, като се представят органи от ДС.

На 18.т.м. се устрои среща между агента и главния обект на работното му място – "Златните пясъци" и в бараката където живее се постави мероприятие 15 от където се получиха данни и се покриват из цяло първичните данни на аг."Божков" – какво че групата замисля бягство зад граница чрез убийство на пилотите.

Установено е лицето – моряка от В.М.Ф.

– роден на 23.VI.1943 год. гр.Варна. Замислена е комбинация, която ще се проведе – среща на агента с , като ще бъде пуснат в отпуска за няколко дни.

Обекта е роден на 22.VIII.1943 г. гара Каспичан, неженен, грамотен с XI-то класно образование, живущ на , Произхожда от чиновническо семейство. Баща му изключен член на БКП.

Втория обект е роден на 10.IV.1945 год. в гр.Варна, лежал в детския затвор за автомобилна катастрофа. Произхожда от работническо семейство. Баща му и майка му са безпартийни. Майка му . Сестра му е правила опит да измени на Родината с италиански моряк през 1963 год.

Пилота който работил в Авиоклуба още не е установен, въпреки направените и продължаващи проверки.

Открита е разработка, по която се провеждат активни агентурно-оперативни мероприятия.

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г. Секретар :

Из архивите на ДС
462

Из архивите на ДС

3.-
67

Провежда се ежедневна среща с аг."Божков", като му се поставят задачи във връзка с разработването на обектите.

За получените допълнителни данни по разработката, ще Ви уведомяваме ежедневно.

НАЧАЛНИК ОКРЪЖНО УПРАВЛЕНИЕ МВР
-полковник: /Ст.Георгиев/
19.V.1965 г.

Отп. 2 екз.
№ 1-Н-к II-ро у-ние
№ 2-към р-ката

Изпълнил:
/Ст.Георгиев/
Написала: Джурова
19.V.1965 год.

Др. Грънчаров
„Личо" да се подготвяне в
„скоро" времето да изготви
своите становища и оценки
спрямо сегашните за разс-
ледвания и ръководи
дейността на ТАБСО.
Да се използуват всичко
Бъдете и експерти.
28.VI.65 г.
Др. Цанков!
за изпълнение
Грънчаров
30.VI.1965 г.

83

Строго секретно!

Екз.№

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

УПРАВЛЕНИЕ VII
ОТДЕЛ VII
ОТДЕЛЕНИЕ I

СЪОБЩАВА: арт. "Личо"
ПРИЕЛ: майор Найден Христов
на 17.VI.65 год.

АГЕНТУРНО СЪОБЩЕНИЕ

Източникът съобщава:

1. В настоящия момент ТАБСО и "ТЕКСИМ" разполагат с 8 самолета тип "ИЛ-18". Използуваемостта на самолетите ИЛ-18 в СССР достига до 2,500-3,000 ч., докато у нас тази използуваемост е около 1000 ч. Западните компании летят федно с около 3,000 ч., а напоследък достигат до 4,000-4,500 ч. Както се вижда от приведените данни използуваемостта на самолетите у нас е около 2-4 пъти по-ниска от тази, постигната в момента в чужбина. С оглед запазването конкурентноспособността на нашите самолети и разширяване на международните редовни линии, е единствено изгодно интензивното използуване на самолетите. Пример: ИЛ-18 има живот 25-30,000 часа. Годишно 1000 часа, следва да живее 25-30 години. Такъв живот на използуваемост при съвременните условия е немислим, поради моралното остаряване на техниката. Освен това амортизацията на самолета е разчетена по същата схема - на минимум от 1000 ч.(който не се превишава) и тъй като самолетът няма да доживее повече от 8-10 години, то 50-60 % от стойността му няма да се амортизира.

Необходимо е да се търсят всички възможни начини за увеличаване използуваемостта на самолетите, като се проучат и обсъдят възможностите за превоз на стоки и др.

Конкретни факти и данни ще бъдат представени по-късно.

2. По отношение на организационните функции на отделните отдели на ТАБСО с оглед увеличаването използуваемостта и рентабилността на двигателната техника може да се изложат следните изводи, които ще бъдат фактически аргументирани по-късно:

1) Голяма използуваемост на самолетите може да се постигне с извършване на част от обслужването нощно време, което ще осигури дневната използуваемост на самолетите. Тази възможност засега не е достатъчно проучена.

Из архивите на ДС

2) Рентабилността е свързана с броя на пътниците, които се возят по отделните отсечки. Забележителни са успехите на ЧСА - чехословашката авиокомпания, която постигна големи успехи в Средния Изток в конкуренцията си с КЛМ - Холандия. За качеството на търговските отдели у нас и в ЧССР говори фактът, че ЧСА лети за Дамаск с ИЛ-14, ТАБСО с ИЛ-18, чехската машина е винаги добре натоварена, докато нашите самолети са с по 1-4 пътника, докато броят на пътниците, покриващ себестойността на превоза е 30-35.

Ниско е нивото на ремонтната дейност, както и точността на движението, за което данни ще бъдат проведени по-късно.

Смятам, че сегашният персонал на ТАБСО не е аргументиран от гледна точка на заетост.

17.VI.1965 г. "Личо"

Справка: В сведението се изнасят някои неуредици в организацията на работата на ТАБСО, както и някои слабости по уплътняване графика на ИЛ-18, за да не се нанасят загуби на държавата.

Задача: Източникът да изготви цялостен доклад за съществуващите слабости в работата на ТАБСО, като се покажат и носителите на същите.

МАЙОР:

25.VI.65

Отп. в 2 екз.
№ 1 - II отделение др. Митров
№ 2 - р.д. "Личо"
НД/25.VI.1965 г.

Строго секретно
екз. № 2

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

УПРАВЛЕНИЕ II КДС
ОТДЕЛ VII
ОТДЕЛЕНИЕ I

СЪОБЩАВА: аг. "ЛИЧО"
ПРИЕЛ: майор Н.ХРИСТОВ
На 19.I.1966 г. в 19.30 часа на закрито

АГЕНТУРНО СВЕДЕНИЕ

Източникът съобщава:

От 11 до 17 ноември в София се състоя поредното заседание на шестопула. На заседанията бяха разгледани следните по-важни технически и организационни въпроси:

1. Въпросът за стандартизация на горивата

В резултат на разисканията се установи, че почти всички предприятия имат собствени лаборатории за контрол състоянието на горивата. Керосини, бензини и др. се изследват за състав на сяра и други примеси. Румънците и ние единствено се позоваваме само на съответните петролни предприятия, което не е издържано от гледна точка на изискванията на сигурността на полета. За в бъдеще е необходимо да се обърне сериозно внимание на контрола на качествата на горивата за избягване на произшествия.

2. По въпроса за техническите ресурси на авт~~омобилната~~ моторната техника.

Установи се, че единствено ГДР има собствена система и контрол на ресурсите. Всички други предприятия се спират само на опита на СССР и не влагат собствени проучвания. Което е неправилно, за в бъдеще и у нас е целесъобразно реконструирането на системата за следен на ресурсиите, с оглед по-добрата използваемост на самолетите.

3. По въпроса за техническите представители в Москва.

Мнението на повечето предприятия и особено на ТСА беше, че е редно всяко предприятие да има собствен представител който да придвижва въпросите за доставка на резервни части и др. Под влияние на НРБ се прие решение техническия представител да е общ за всички страни и то съветски специалист, за да има по-добър контакт с Авиоекспорт.

4. Относно техническата документация

Беше отчетено, че снабдяването с документи е много бавно

Из архивите на ДС

467

трудно и не отговаря на изискванията на съвременната организация. Реши се този въпрос да се регулира след основаването на 8-пула с помощта на СИВ.

5. Относно снабдяването с нова техника.

Беше отчетено, че общо се изоставa с проучванията на самолетите ТУ-134 и то главно по вина на съветската страна, тъй като има извънредно малко данни за самолета. Представителят на ЧСР предложи обединяване на усилията за по-пълно изучаване на самолета, с оглед неговото внедряване.

Беше обърнато особено внимание на това, че в някои отношения самолетите не удовлетворяват изискванията на ИКАО, ЧСР и ПНР са поставили въпроса пред Министерство на авиационната промишленост на СССР да се съобразява с изискванията на ИКАО.

6. Относно обмена на информация по отстраняване дефекти по самолетите.

Отчетено бе, че системата за обмен на информация не е задоволителна. Особено не се спазват сроковете по предаване на информацията. Няма координационен център на информацията. Не се получава никаква информация от СССР. Конкретни мерки обаче не бяха взети.

Изводи:

1. Предстоящото създаване 8-пул даде отражение върху работата на заседанията. Най-добре подготвени бяха делегациите на ПНР и ЧСР, които повдигнаха и най-много и важни въпроси. Това особено пролича при разискване въпроса за качеството на двигателите АСИ-22Т- германско производство, където представителите на ПНР убедително с много материали доказаха лошото качество на тези двигатели

Вследствие предстоящите промени в много отношения не бяха взети конкретни решения и набелязани мероприятия, най-вече поради това, че в 8-пула ще участвува и СССР и повечето въпроси ще бъдат поставени направо на съветските представители.

2. Особено внимание следва да се обърне у нас на следните въпроси, които ще бъдат проучени и поставени на твърди научни основи:

а/ контрол на горивата

б/ контрол на ресурсиите на самолетите

в/ системата на обмен на информация по дефектите

19.I.1966 г. "ЛИЧО"

Из архивите на ДС

468

СПРАВКА: Сведението се отнася за резултатите от проведеното съвещание по шестопула по линия на авиотранспорта.

МЕРОПРИЯТИЯ: Един екз. от сведението ще бъде даден на др.В.Митрев от II отделение, който обслужва ТАБСО за сведение и мерки.

ЗАДАЧИ: Във връзка с предстоящото пътуване до Варшава-Полша да има предвид по-рано даваните му указания за набиране информация от технически характер, която би ни ползувала. За всички среци с чуждестранни делегации и отделни лица и водените разговори да ни уведомява, както и за всичко видено, което представлява интерес за нашите органи.

2. Да взисква от хората от авиосекцията при предстоящите пътувания във връзка с изпълнение на програмните задачи при завръщане да му дават подробен доклад за това, което са извършили както и за всички установени връзки в чужбина.

Преди всяко заминаване да им провежда инструктаж за нормите на поведение, особено в капиталистическите страни.

Отп. в 2 екз. Майор: Живков

№ 2 - II отделение, отдел VII. В.Митрев
№ 1 - РД аг. "ЛИЧО"
Нап.Михайлова
22.I.1966 г.

ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ В СТРУКТУРИТЕ НА ТРАНСПОРТА
101
Из архивите

Строго секретно
Екз. единствен 51

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

УТВЪРЖДАВАМ:
ЗАМ.ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КДС
Ген.лейтенант
София, 28 XI 1967 г.

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Е

ОТНОСНО: Командироване на оперативен работник зад граница

От 15.VIII.1967 г. до 15.II.1968 г. в република Судан пребивават наши летци и техници от селскостопанската авиация при ТАБСО, които извършват пръскане на памуковите плантации.

От ТАБСО групата се състои от 40 души, а от "Тексим", /където създадоха собствена селскостопанска авиация/ 35 души.

В продължение на три години през горния период се изпращат такива специалисти от селскостопанската авиация и за нас все още е неясна напълно оперативната обстановка. Освен това в тези групи са включени наши агенти и ДВ, с които е необходимо да се проведат срещи. Миналата седмица са катастрофирали два самолета. Жертви няма, но е необходимо по агентурен път да се установят действителните причини.

Предвид горното,

П Р Е Д Л А Г А М:

Да се командирова майор ВЕНЦИСЛАВ СТОЯНОВ МИТРЕВ - зам.началник на отделение II, отдел VII, у-ние II КДС за 15 дни

Из архивите на ДС

в република Судан, без право на пътни и дневни пари. Същият ще бъде включен в състава на екипажа на самолета, който ще закара необходимите части за катастрофиралите. Разноските ще бъдат за сметка на "Тексим".

София, 19.X.1967 г.

СЪГЛАСЕН
НАЧАЛНИК УПРАВЛЕНИЕ II КДС
Генерал-майор:

ПРЕДЛАГА
Н-К ОТДЕЛ VII, У-НИЕ II КДС
Подполковник:

470

Отп. в 1 екз.
Изп. Сопков
Нап. Андреева
20.X.1967 г.

16.3

Т У К = НАЧАЛНИК ОКРЪЖНО УПРАВЛЕНИЕ МВР

Р А П О Р Т

ОТНОСНО: извършена проверка във връзка с охраната на самолетите на Селскостопанска авиация град Горна Оряховица.

Др. Началник,

На 22 и 27 май 1974 година извърших проверка на състоянието на охраната на селскостопанските самолети на Авиоотряд гр.Г.Оряховица, намиращи се на временни площадки на територията на окръга.

Към датата на проверката самолети на отряда се намираха на площадките в с.Климентово, Поликраище, Сашево, Козаревец, Вишовград, Лесичери, Масларево и гр.Сухиндол.

При проверката се установи следното:

През настоящата година Авиоотряд град Г.Оряховица използува за нуждите на провежданите селскостопански мероприятия площадки в 26 населени места, от които 6 са постоянни и с постоянна охрана. Площадките с постоянна охрана се намират в селата Климентово, Поликраище, Ресен, Сашево, Обединение, Масларево. Охраната на последните е целогодишна, тъй като пазачите имат и други задължения - охрана на складове и друго имущество. На останалите площадки, използувани от Авиоотряда, охраната се назначава при необходимост и същата е непостоянна през време на годината. Такива площадки в окръга се използуват в селата Лесичери, Вишовград, Бутово,

Из архивите на ДС

472

Долна Липница, Страхилово, Вардим, Българско Сливово, Драгомирово, Морава, Овча Могила, Горна Студена, Лозен, Кесарево, Джулюница, Козаревец, Върбица и Церова Кория. Такива площадки има също в гр.Свищов и гр.Стражица.

с.ПОЛИКРАИЩЕ

Площадката в с.Поликраище се намира непосредствено до бившето летище на БГА "Балкан", използувано по време на строежа на Аерогара Г.Оряховица. Проверката на охраната на самолета бе извършена на 22 май 1974 година в 22.00 часа. За охрана на самолета е назначен ЙОРДАН ЙОРДАНОВ БОБОНКОВ, роден на 4.XII.1909 година ,пенсионер, член на БЗНС. Същият работи като такъв от м.май 1971 година. При проверката БОБОНКОВ се намираше в стаята за почивка и спеше. Самолетът бе заключен и завързан към бетонната площадка. Осветлението на последната е добро, пазача има по всяко време добра видимост. Липсва телефонна връзка, а инсталация и телефон е имало на бившето летище, което се намира на около 100 м от самолета. Назначеният за охрана БОБОНКОВ е натоварен да отговаря и за складовете на стопанството.

с. С А Ш Е В О

Проверката бе извършена на 22 май 1974 година в 21.00 часа. За охрана на самолета е назначен ДИМИТЪР ИВАНОВ РАДЕВ, роден на 22.X.1904 година в с.Сашево, бивш ж.п. служител, член на БКП, със средно незавършено образование. Същият носи службата невъоръжен. Задължението му е да охранява самолета, горивото и складовете на стопанството от 18.00 ч до 06.00 часа. Същият изпълнява и длъжността магазинер на изкуствените торове. В случаите, когато на площадката няма самолет, РАДЕВ нощува в домът си. На площадката липсва подходящо осветление в близост до самолета и телефонна връзка. Това обстоятелство позволява до самолета

Из архивите на ДС

473

да се придвижи човек, използувайки тъмнината, без да бъде забелязан от пазача.

с. КЛИМЕНТОВО

Проверката на охраната бе извършена на 22 май 1974 година в 22.30 часа. За охрана на самолета е назначен АНГЕЛ ИВАНОВ ГЕНОВ, роден на 26.VII.1907 година, безпартиен. Същият бе напуснал площадката и оставил самолета без охрана. За случая уведомих партийния секретар др. Илия Павлов, след което установихме, че ГЕНОВ се намира в домът си. Последният заяви, че е напуснал поста си в 20.45 часа поради семейни причини.

с. МАСЛАРЕВО

Проверката бе извършена на 22 май 1974 година в 23.00 часа. За охрана на самолета е назначен МАРИН ИЛИЕВ ИВАНОВ, роден на 17.II.1908 година в с.Масларево, с основно образование, безпартиен. Същият охранява самолета невъоръжен с помощта на две кучета. На площадката липсва електрически ток и самолета е отдалечен на 50-60 метра от охраната. Телефонна връзка има. Самолета е оставен от екипажа заключен и превързан към бетонната площадка съгласно изискванията на Инструкцията за охрана на самолетите.

с. ЛЕСИЧЕРИ

На 27 май 1974 година в 22.00 часа бе извършена проверка на охраната на самолета. За охрана на последния е назначен ИВАН ИВАНОВ ВАНКОВ, роден 1912 година в с.Лесичери, жител на гр.В.Търново, бивш служител в ОНС, пенсионер, член на БКП. Същият е назначен за пазач на самолета през 1973 година. Охранява самолета и горивото за него. ВАНКОВ изпълнява задълженията си невъоръжен, липсва телефонна връзка. Самолета се намира на повече от 100 м от охраната, където липсва осветление и затруднява наблюдението от страна

Из архивите на ДС

474

на пазача. При огледа на самолета се установи, че кабината на същия е оставена незаключена. Самолета бе привързан към площадката. По думите на ВАНКОВ охраната е формална и не е по силите на един човек да охранява самолета, без да си почива. През тази година самолета не е бил на площадката само 5 дни, поради което ВАНКОВ определено заявява, че след 23.00 часа същият си почива и не е в състояние да предприеме нищо за охрана на самолета.

с. ВИШОВГРАД

Площадката в с.Вишовград се намира на около 2 клм от селото. За пазач на самолета е назначен СИМЕОН ДЕЧЕВ СТОЕНЧЕВ, роден 1901 година. Безпартиен, строителен работник, понастоящем пенсионер. Същият охранява площадката от 1970 година. Тук липсва осветление, телефонна връзка, охраната се носи без оръжие. При проверката установих, че вратата на самолета е отключена, пазача спеше в предоставения му за почивка фургон. Проверката извърших в 01.00 часа на 28.V.1974 година.

с. КОЗАРЕВЕЦ

Проверката на самолета е извършена на 27 май 1974 година в 23.00 часа от нещатен ОР Иван Спирдонов. За охрана на самолета е назначен СИМО ПЕТРОВ ДИМИТРОВ, роден 1899 година. На площадката липсва осветление и телефонна връзка. Пазача носи охраната невъоръжен. Същият заявява, че ще напусне поверената му работа, в предвид на това, че не е в състояние да предотврати евентуални действия по отношение на самолета.

гр. СУХИНДОЛ

Площадката, използувана от Авиоотряда, се намира на повече от 5 клм от града. За охрана на самолета е назначен КОСТА АНГЕЛОВ ЧЕРНЕВ, роден 1901 година в гр.Сухиндол, безпартиен. Същият охранява самолета и горивото невъоръ-

Из архивите на ДС

261
5.167

жен. Проверката бе извършена в 23.00 часа. На площадката няма електрическо осветление, липсва телефонна връзка. При проверката ЧЕРНЕВ се намираше в предоставеният му за почивка фургон и спеше. Същият бе консумирал алкохол. Самолета бе правилно привързан, заключен.

На останалите площадки, използувани от Авиоотряд гр.Г.Оряховица, проверка не е извършвана, тъй като там в момента няма самолети на отряда. Пазачите на тези площадки се определят конкретно при извършване на съответната селскостопанска дейност. На тези площадки няма складове или други съоръжения и затова охрана се ползува само при нужда. За охрана на самолетите се използуват предимно пенсионери, които при всяка нова акция, извършена от Авиоотряда, се сменят.

Изхождайки от констатираните слабости при проверката, предлагам да бъдат проведени следните

М Е Р О П Р И Я Т И Я:

1. Да се проведе среща с ръководството на отдел "Транспорт" при ОНС, на която да се изнесат констатираните слабости и набележат мероприятия за подобряване на охраната на самолетите, пребиваващи на временните селскостопански площадки.

2. Да се проведе съвещание с ръководството на Авиоотряда гр.Г.Оряховица, с цел набелязване на мероприятия за отстраняване на слабостите, допускани от екипажите при пребиваването им на временните площадки на територията на окръга.

3. Да се проучат назначените за охрана лица и се предложи неподходящите от тях да бъдат освободени от заеманата длъжност.

4. Да се обсъди въпроса и прецени целесъобразността от предоставяне подходящо оръжие на назначените за охрана лица.

гр.В.Търново,
28.V.1974 год.
ЙН/1/ДЛ

ИЗГОТВИЛ: /ст.лейтенант/

282

СТРОГО СЕКРЕТНО
Екз. 8

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

1353
24.ФЕВ.1975

ДО
НАЧАЛНИК ОКРЪЖНО УПРАВЛЕНИЕ МВР
гр. В. Търново

сл. л. Йорданова
за мерки.

1024
26.II.75 г.

Получиха се данни от съветските другари, че армянската емигранска контрареволюционна организация "Дашнакцутюн" се готви да извърши терористични актове и отвличания на самолети, по случай 60-годишнината от кланетата над арменци, извършени от турците.

Годишнината е на 24.IV.т.г.

Моля, нареждането Ви да се вземат необходимите мерки и да се засили контрола и проверките на пътниците и багажите им, особенно на арменци, които пътуват със самолетите на БГА "Балкан".

За НАЧАЛНИК XI ОТДЕЛ, НГУ-МВР
ПОЛКОВНИК: Григоров
майор

Отп. в 1 екз.
№ 1 - ЛД XI о-л
Изп. Чернев
Нап. Пановска
21.II.1975 г.

Постъпил с
№ 1 ОУ МВР В. Т. 5

5

СЕКРЕТНО!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

М В Р
ВТОРО ГЛАВНО У-НИЕ – ДС
Рег. № 8231 екз. № 5
25.МАР.1982

ДО
НАЧАЛНИКА НА
ОКРЪЖНО УПРАВЛЕНИЕ НА МВР
Гр.....

Получени са данни, че е възможно към летището на територията на Вашия окръг да се насочи за кацане самолет на чуждестранна авиокомпания, овладян от похитители-терористи.

Във връзка с това е необходимо с отговорни ръководители на летището да бъдат съгласувани и уточнени следните въпроси;

1. След установяване на радиовръзка с отвлечения самолет да се направи опит по възможност за насочването му извън територията на НРБ. За тази цел да се използват подходящи мотиви - сложни метеорологични условия, ремонтни работи и др.

2. За случая и обстановката незабавно да се информират органите на МВР и ръководството на СО "БГА-Балкан".

3. Ако опита за пренасочване на самолета се окаже безуспешен и той кацне на летището, същият по възможност да бъде паркиран на предварително определена стоянка /рульожка/, отдалечена от другите самолети, сгради, складове и съоръжения на аерогарата.

4. Да се осигури възможност летището да продължи да функционира и приема други самолети.

10343007

Из архивите на ДС

5. Отвлеченият самолет да бъде паркиран така, че видимостта от него към полосата за излитане и кацане да бъде минимална.

6. След установяване на двигателите пред полоса на самолета да се постави противопожарна кола, за да се предотврати самоволното му придвижване.

7. През нощта, ако е възможно, да се осигури осветяването му само в една посока – от носа към опашката.

8. По възможност, край определената за такива случаи стоянка да се поставят предварително на безопасно разстояние заслони за наблюдение и обстрел. Същите да се камуфлират като наземни летищни съоръжения.

9. В аерогарата да се определят подходящи помещения, които ще се използват за:

- щаба на операцията;
- преговори с похитителите;
- чуждестранни дипломати и журналисти;
- разпити на освободени пътници;
- изолиране на освободени пътници.

10. Да се установи пряка разговорна връзка между щаба и службата на летището, която ще поддържа радиообмена със самолета.

11. Да се определят помещения за укриване на нашите бойни формирования и осигури транспорт за бързото им извозване при необходимост към самолета.

Ръководството на БГА "Балкан" ще разпореди на съответните длъжностни лица от летищата съвместно с органите на МВР по места да извършат необходимото уточняване и подготовка.

Из архивите на ДС

479

Освен това е необходимо нашите органи да преценят и подготвят провеждането на М-"Родопи" и М-"Пирин" на чуждестранните дипломати, кореспонденти и пътници в сградата на аерогарата и евентуално - в отвлечения самолет.

Също така следва да се потърсят възможности за осигуряване на специалисти-сапьори, за обезвреждане на взривни устройства и обезопасяване на самолета.

Моля нареждането Ви, за извършеното по посочените въпроси да бъдем уведомени до ..15.04.82 г.

Отп. в 1 екз.
Изп.: Стоилчев-11
Нап.: Н. Димитрова-7709
25|03.1982 г.

ЗАМ.-НАЧАЛНИК ВГУ-ДС
Ге[illegible]-майор:
/К. Величков/

СТРОГО СЕКРЕТНО! 14

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

МВР
ОКРЪЖНО УПРАВЛЕНИЕ
9213
83 22 XI

ДО
НАЧАЛНИКА НА
ОКРЪЖНО УПРАВЛЕНИЕ МВР
Т У К

Р А П О Р Т

ОТНОСНО: Извършена проверка по организацията и състоянието на физическата охрана на площадките на ССА на 14.09.1983 г

Др.НАЧАЛНИК,

От извършената проверка се констатираха някои слабости в организацията и състоянието на физическата охрана на площадките на ССА.

Липсва денонощна охрана на самолетите по места. Не навсякъде се използват заключващите устройства от екипажите след завършеване на работното време.

Движението и съхранението на тези устройства не се водят на отчет. З

За отстраняване на тези слабости бе предписано на ръководството на ССА да вземат следните мерки:

Из архивите на ДС

15 2.

1. Осигоряване необходимата денонощна физическа охрана където е разположена самолетната техника.

2. Да се изисква от екипажите след завършване на работното време да поставят заключващото устройство на самолетите.

3. Количеството и състоянието на средствата за обезопасяване - ключове и щемпел да се отразяват в служебно-материална книжка за сдаване и приемане на самолетите.

4. Да се изготвят специални касети за пренасянето и съхранението на средствата за обезопасяване - ключовете и щемпелите, които да носят номерата на обезопасяващите средства.

5. Да се картокетират годните за авиохимическа работа площадки, отговарящи на изискванията и указанията с цел вземане мерки за разстановка и базиране на самолетите и тяхното охраняване след завършване на работното време.

Отп. в 1 екз.
№ 1 - ЛД 2335
изп. В.Йорданов
нап.Иванова - 6202
22.11.1983 г.
гр.В.Търново

СТ.ЛЕЙТЕНАНТ:
(В.Йорданов)

СТРОГО СЕКРЕТНО!

МВР
ВТОРО ГЛАВНО У-НИЕ – ДС
Рег. № 4362 Екз. 1
8 – IV – 1985 19 год.

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

ДО
НАЧАЛНИКА НА ОТДЕЛ 11,
УПРАВЛЕНИЕ „К"
Т. К.

А П О Р

ОТНОСНО: Опит за взривяване на помещението на представителството на СО БГА "Балкан"и БАТО в Амстердам – Холандия

ДРУГАРЮ НАЧАЛНИК,

На 25.03.1985г. в бюрото на БГА "Балкан" в град Амстердам са се явили двама служители на местните полицейски служби, които са уведомили представителя на БГА "Балкан" – Минчо Армейков, че по телефона е получена информация за взривяване на бюрото на представителството. Заканата е била отправена от името на терористичната турска организация – „ПАН". При направената щателна проверка на помещението от полицейските служители и представителя – Армейков, не са били открити взривни материали.

На 26.03.1985г. около 12,30 часа в бюрото на представителството се е появил рус младеж, на око-

Из архивите на ДС

ло 20 години, който е предал малък пакет адресиран до БАТО. Надписите и външния вид на пакета са направили подозрително впечатление на служителката от БАТО. Пакета е бил изнесен от помещението и незабавно са уведомени полицейските служби.

От специалисти било установено, че в предадения пакет действително има силен експлозив. След евакуиране на жителите от съседните сгради, пакетът е бил поставен в специална касета и изнесен извън пределите на града за взривяване.

Опитът за атентат в бюрото на представителството на БГА "Балкан" е бил подробно отразен в средствата за масова информация в Холандия. Съобщено е било, че турската терористическа организация „ПАН" е поела изцяло отговорността за случилото се. Било заявено от тази организация, че терористичните актове срещу НР България ще продължат.

На 08.04.1985г. в бюрото на представителство то на БГА "Балкан" в Лондон, се е обадило неизвестно лице от името на турската организация "отмъщение"и е заявило, че помещението ще бъде взривено в 12,00 часа.

Представителят на БГА "Балкан" е уведомил за отправената закана местните полицейски служби. При направената от тях проверка, не са били открити взривни материали в помещението на представителството.

Предвид гореизложеното,

П Р Е Д Л А Г А М:

1. Да продължи изучаването на режима в летищата на несоциалистическите страни и установяване, в

Из архивите на ДС

кои от тях работят турски граждани. На екипажите е разпоредено при полети до Западна Европа да организират охраната на самолетите и изпълняват препоръчаните им мерки за сигурност.

2. Представителите на БГА "Балкан" в несоциалистическите страни, да бъдат инструктирани за неотложните мероприятия, които трябва да бъдат проведени във връзка с новите моменти в оперативната обстановка. На предстоящото събрание на представителите на БГА "Балкан" през месец юни в София, да бъде подготвена и изнесена информация по линия на терора.

3. Да се проведе среща с началника на КРО при ПГУ за координиране на дейността по въпросите за осигуряване на безопасността по задграничните представителства на БГА "Балкан", набиране и предоставяне на информация за престъпни посегателства срещу Гражданската авиация и терористическите организации отправили закани срещу сигурността на българските представителства и други.

4. Да се изготвят указания за ОУ - МВР на територията, на която има граждански летища, за действия при получаване на анонимни заплахи за взривяване на въздухоплавателните средства и оставени или "забравени" багажи на летищата.

5. Да се използват възможностите на Обектова разработка "Долорес", чрез която се контролира канала за телекомуникации на Гражданските авиации за прихващане информации за терористични заплахи по линия на въздушния транспорт.

Из архивите на ДС

6. Да се разшири получената информация за турската терористична организация „ПАН" чрез ПГУ и отделите 04, 16 и 17 при ВГУ-ДС.

7. Копия от материалите за опита за взривяване на представителството в Амстердам да се изпратят на "Охранително управление" - ДНМ и 04 отдел при 04 Управление-ДС, за сведение и ползуване.

8. Чрез съветника при управлението да се провери, с каква информация разполагат органите на КГБ за „ПАН" и евентуално за нейната съпричастност при поставянето на взрив в Съветското търговско представителство в Амстердам.

Отп.: в 5 екз.
№ 1 - ЛД 142
№ 2 - отдел-04, ВГУ-ДС
№ 3 - отдел-14, ВГУ-ДС
№ 4 - отдел-16, ВГУ-ДС
№ 5 - отдел-17, ВГУ-ДС
Изп.: Илиев-11
Нап.: С.Владимирова/10293
25.04.1985г.

7.5.85г.

НАЧАЛНИК НА ОТДЕЛЕНИЕ 05,
ОТДЕЛ 11, УПРАВЛЕНИЕ "И"
Подполковник:
/Ил. Илиев/

17

СТРОГО СЕКРЕТНО!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

МВР
ВТОРО ГЛАВНО УПРАВЛЕНИЕ – ДС
Рег. № 19721 Екз. 1
3.VII.1985 год.

ДО
НАЧАЛНИКА НА
ОКРЪЖНО УПРАВЛЕНИЕ НА МВР
ГР. .....

Усложнената международна обстановка оказва непосредствено влияние върху оперативната обстановка в страната по линия на транспорта. През последните месеци зачестиха анонимните заплахи за взривяване на аерогари и пътнически самолети на СО "БГА – Балкан".

При опити за взривяване на самолети, технически и други съоръжения на летищата, с оглед разкриване и залавяне на извършителите, да се предприемат следните неотложни действия:

1. При получаване на сигнал за взривяване на самолет, чието излитане е предстоящо, да се организира изтеглянето на застрашения самолет на подходяща стоянка, отдалечена от сградите, складовете за ГСМ и други важни обекти.

2. Сваленият от аерогаровите служби багаж на пътниците да се подлага на повторна рентгенова проверка от органите на ГКПП (КПП), съвместно със службите за митнически контрол.

Из архивите на ДС

Съмнителните багажи да се заделят на разстояние от самолета и се отварят от пътника, чиято собственост са, под контрола на органите на МВР.

При съмнение за наличие на взривни вещества, багажа да се извозва на безопасно място и обезвреждa от служба "КОС" - МВР, а притежателят да се задържи.

3. Свалените от самолета и повторно проверени на рентген багажи да се индентифицират от пътниците В случай, че се окажат в повече багажи, същите да се заделят и подлагат на проверка при спазване необходимите мерки за сигурност.

Карго-товарите да престояват в магазиите по 24 часа. При сигнал за взрив, същите да се оглеждат за нарушаване на опаковката и наличието на чужди тела.

4. Бордната зарядка от хранителни продукти и напитки, свалени от самолета, да се подлагат на проверка за наличието на взривни вещества.

5. Застрашеният самолет да се изолира за срок от 12 часа на отдалечена стоянка и се забрани достъпа до него. След изтичането на този срок, на самолета да се извършва щателна проверка, съвместно от служители на Авиационно-техническата база, Дирекция "РОС", ГКПП (КПП) и оперативната служба на МВР. При откриване на предмети с подозрително съдържание проверката им да се извършва от служба "КОС" - МВР.

При липса на самолет за подмяна на застрашения, съгласувано с ръководството на БГА "Балкан",

Из архивите на ДС

да се взема решение за отлагане на полета или извършване на щателна проверка по описания по-горе начин, съвместно със служба "КОС", без да се изчакват определените за престой 12 часа.

6. При сигнал за взривяване на български или чужд самолет, изпълняващ полет над наша територия, да се предприемат мерки за кацането му на най-близкото летище. Същият да се установява на отдалечена стоянка, пътниците да се свалят и самолета се изолира за 12-часов престой.

Проверката на самолета и багажите да се извършва по описания по-горе начин.

7. При сигнали за взривяване на обекти в летищата, да се извършват огледи на застрашените помещения, за наличието на съмнителни багажи - куфари и пакети. При откриване на такива, те се проверяват и обезвреждат от служба "КОС" при спазване на мерките за сигурност.

8. В летищата, съвместно с аерогаровите ръководства, да се създаде необходимата организация за записване на анонимни заплашителни обаждания, засичане телефонните постове и провеждане издирвателни мероприятия за разкриване на авторите им.

9. Окръжните управления на МВР своевременно да информират управление "И", ВГУ - ДС за всички получени сигнали, касаещи сигурността на Гражданската авиация.

ЗАМ.-МИНИСТЪР НА
ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ И
НАЧАЛНИК НА ВГУ - ДС
Ген.-лейтенант
/Г.Ангачков/

Отп. в 1 екз.
№ 1 - ЛД 142
Изп.: подп.Русинов-11
Нап.: М.Лозанова- 1665
03.07.1985 г.

80

ДО
ГЕНЕРАЛНИЯ ДИРЕКТОР НА
СО Б Г А
КОПИЕ:
У-НИЕ"ОХРАНА НА
ОБЩЕСТВЕНИЯ РЕД" ДНМ
гр.СОФИЯ

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Е

ОТНОСНО: подобряване охраната на Летище - Варна

Летище Варна се намира на 10 км западно от окръжния град. Разположено е между главен път № 1 и автомагистрала "Хемус" на площ от 2400 дка. В района на комплекса са изградени технически блок и административна сграда, приемна сграда на вътрешни и външни линии с ресторант, сладкарница и търговски павилиони, склад за ГСМ и авиационна техническа работилница, ПИК, площадка на селскостопанската авиация, цех за бордни закуски, аварийна дизелова електроцентрала, сграда на обектова противопожарна служба, правителствена зала и радиолокационни съоръжения. През активния туристически сезон на денонощие кацат и излитат средно 40 самолета на вътрешни линии и 50 на външни линии с общо 6000 пътника. Аерогарата се осигурява с редовна автобусна линия на градския транспорт с град Варна и град

Толбухин. Техническият и обслужващ персонал достига до 1100 души.

Понастоящем летището се охранява от ВМ с три трисменни и един двусменен пост, обхващащи само ГСМ, приемната сграда, паркинга и КПП на подхода от автомагистрала "Хемус".

Останалите обекти наличните сили не са в състояние да ги охраняват надеждно.

Осигуряването на ефективна защита против диверсионно-терористични актове и посегателства върху социалистическата собственост налага разкриването на четири допълнителни трисменни поста:

1. В югоизточния район (на вишка)
2. В северозападния район (на вишка)
3. Пред приемното здание, двата ВИП-а и залата за пристигащи пътници на вътрешни линии (подвижен)
4. В района на самолетостоянките (подвижен)

В изпълнение на ПМС № 52/1978 година, допълнено с ПМС № 32/1984 година и предвид изключителната важност на обекта, усложнената оперативна обстановка и с оглед осигуряване сигурността на пътниците, полетите и материалната част

П Р Е Д Л А Г А М

1. ДОПЪЛНИТЕЛЕН ЩАТ

1. Територията на летището, самолетостоянките и другите съоръжения да се охраняват с още четири трисменни поста, за което е необходимо да се назначат 20 милиционери.

Из архивите на ДС

Из архивите на ДС

491

2. За управление на нарядите, непрекъснато наблюдение на общите помещения и връзка с Окръжно управление на МВР и администрацията на аерогарата да се създаде оперативна дежурна част с четири дежурни милиционери.

3. За ръководство, обучение и възпитание на личния състав да се назначат двама офицери.

За осигуряване на необходимите 24 милиционери и 2 офицери да се отпусне щат и се осигури фонд работна заплата от СО БГА.

II. ТЕХНИЧЕСКО ОБОРУДВАНЕ И МАТЕРИАЛНА ЧАСТ

1. Помещение за личния състав – две стаи за офицерите, инструктажна, спални помещения за 50 % от състава, склад за оръжие и зала за обучение, които за тази цел се изградят преки и извърши отстъпления.

2. Помещение за оперативния дежурен в административната сграда. след получване на разширения ЛИМ.

3. Питомник с пет клетки за служебни кучета.

4. Технически съоръжения:

– стационарна радиостанция – 1 бр.

– носими радиостанции – 12 бр.

– пулт за управление при оперативния дежурен – 1 бр.

– ~~сигнално-охранително съоръжение за ГСМ~~

– телевизионна установка с 8 камери (5 за приемно-отправните зали и 3 за външно наблюдение – паркинга, ПИК и ГСМ) и 4 монитора.

– телефонни връзки на оперативния дежурен по БГА, МВР и градска линия

Из архивите на ДС

~~– видеомагнетофон, свързан с телевизионната уредба~~

– свързване на информационната радиоуредба на аерогарата с оперативната дежурна част

– снаряжения на групата за действие в екстремалните ситуации

~~– пулт за локално сигнално-охранителна техника – 1 бр.~~

– мотопеди – 5 бр.

5. Наблюдателни вишки, оборудвани с телефони, насочващи се прожектори и високоговорящи устройства – 2 бр.

6. Автоматични бариери – 2 бр.

7. Декоративна ограда, разделяща паркинга за МПС на служители на БГА и граждани.

8. Вътрешен противопожарен и охранителен път по протежение на оградата.

9. Вътрешна телена ограда за района на ГСМ с височина 2,5 м и полоса за движение на служебните кучета.

ДИРЕКТОР НА
ЛЕТИЩЕН КОМПЛЕКС-ВАРНА
Полковник: _____
/Хр.Георгиев/

СЪГЛАСУВАНО:
НАЧАЛНИК НА
ОКРЪЖНО У-НИЕ МВР-ВАРНА
Генерал-майор: _____
/В.Станков/

3

СТРОГО СЕКРЕТНО!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

МВР
ВТОРО ГЛАВНО У-НИЕ – ДС
Рег. № 1177 стр.
04.1.1990 19 год.

ДО
ЗАМ.-НАЧАЛНИКА НА ВГУ - ДС
Т У К

ДОКЛАДНА ЗАПИСКА

ОТНОСНО: усъвършенствуване на работата по проверка на лицата, включени в забранителните списъци за пътуване по вътрешни въздушни линии и актуализиране на списъците

ДРУГАРЮ НАЧАЛНИК,

На основание инструкция № 4/02.01.1980 г. са били изготвени списъци на лицата, на които се забранява или ограничава пътуване със самолети по вътрешни линии на БГА "Балкан".

Същите се подготвят от всички централни и окръжни поделения на МВР и изпращат в 11 отдел ВГУ, който от своя страна ги предоставя на КПП - вътрешни линии за изпълнение.

Съгласно инструкцията, до 30.03. всяка година, поделенията трябва да актуализират списъците и извършат преценка за дейността и вероятните възможности на включените обекти (лица) за извършване на отвличания на летателни превозни средства.

От извършените проверки по наличните списъци се установи, че в тях фигурират лица, заложени през 1983 г. и 1984 г., а така също дипломати и служители от посолства в София.

Из архивите на ДС

494

4

Обстоятелството, че обобщаването на списъците е възложено на 11 отдел, ВГУ създава децентрализация в работата, тъй като те от своя страна директно изпращат списъците на КПП - вътрешни линии без да бъдат съгласувани с отдела ни. Това създава допълнителни трудности и са чести случаите, когато се изпращат телеграми за издирвани лица, включени в списъците

Имайки предвид изложеното, считам за целесъобразно да бъде извършено следното:

1. Да се изпрати окръжно писмо до всички централни и окръжни управления,до 30.03.1986 г. да изпратят в 12 отдел ВГУ списъци на лицата, които да се включат в запретителните списъци.

2. 04 отделение при отдел 12 до 15.04.1986 г. да изготви обобщени списъци, които да се изпратят на всички ГКПП - вътрешни линии за включване в компютърната система.

3. Да се задължат поделенията при снемане от отчет включените лица, своевременно да уведомяват 12 отдел ВГУ за промяната.

4. При получаване на сигнали за намерения или подготовка за извършване на отвличания на самолети или извършване на други терористични действия, да се изпращат справки за обектите в 12 отдел ВГУ с цел включване в списъците.

Отп. в 1 екз.
№ 1 - ЛД
Изп.: Владимиров-12
Нап.: Христова-127
03.01.1986 г.

НАЧАЛНИК НА ОТДЕЛЕНИЕ 04,
ОТДЕЛ 12
Подполковник: Владимиров
(Л.Владимиров)

Др. Иванов,

Предлагам заедно с писмото до всяко 04 и СГУ да се изпратят и списък на лицата, които те са заложили в запр. списък, с цел да го актуализират.

Иванов

Ген. Владимиров СТРОГО СЕКРЕТНО

КОПИЕ

МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ

ВТОРО ГЛАВНО УПРАВЛЕНИЕ - ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ

Рег.N..21641..Екз.N...8.

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

ИНФОРМАЦИЯ

№ 263

ОТНОСНО: Слабости в пропускателния режим на международните летища, използувани от терористи

Задграничен източник на отдел 11, ВГУ-ДС съобщил подробности за извършена терористична акция срещу самолет на израелските авиолинии "Ел Ал" в Истанбул през 1986г. в която участвувал лично. Заедно със свой съмишленик летял от Кайро през Рим за Истанбул, откъдето след седем часа престой в транзитната зала на летището трябвало да продължи за Карачи. По същото време втора група, също от двама души, пристигнали от Багдад в Истанбул, пренасяйки със знанието на иракските специални служби бомбите и оръжието. Срещата между двете групи станала в транзитната зала, където си разменили еднакви на вид куфарчета, тип "дипломатически". При повикване на пътниците за отвеждане към самолета сред тях били хвърлени четири бомби, съединени две по две.

Източникът е споделил свои впечатления от пропускателния режим в различните страни. Една от често допусканите слабости, използвана от терористите, била, че не се извършвала проверка на списъците

на пътниците при излитане и кацане, за да бъдат съпоставени имената, установъчните данни и националностите им. Твърдял, че почти всички палестинци и араби, свързани с терористични организации използвали тези пропуски в паспортния режим и контрола, като излитали с един паспорт, а влизали в съответната страна с друг, с променени имена и гражданство. Тази хитрост използвали нерядко и при влизане в НРБ.

С ръководството на БГА "Балкан" ще се обсъди въпросът и възможностите за създаване на организация на първо време по някои от основните линии и тези с арабските страни за изпращане от задграничните им представители екземпляр от списъците на пътниците, с оглед недопускане влизане в страната на лица с фалшиви паспорти и под други имена.

Отп. в 2 екз.

№ 1 - др. Стоянов
№ 2 - отдел 14
Изп.: отдел 14/НФ
Нап.: Шопова-18625
06.08.1986 г.

Размн. в 5 екз.

№ 3 - др. Шопов
№ 4 - др. Лаповенко
№ 5 - ЦИОУ
№ 6 - Шесто у-ние-ДС-Т
№ 7 - отдел 11

ЗАМ.-МИНИСТЪР НА
ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ И
НАЧАЛНИК НА ВГУ-ДС:
Ген.-лейтенант
(Г.Аначков)

Р... екз.
и изп...

Размн. ... 2 екз.
и изп...

Из архивите на ДС

СЕКРЕТНО

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

МВР
ВТОРО ГЛАВНО УПРАВЛЕНИЕ - ДС
Рег. № 25857
21.05.1989 год.

С П Р А В К А

ОТНОСНО: възможността за използуване на радиоуправляемите самолетни модели за терористична-диверсионна дейност

За изясняване възможността да се използват радиоуправляеми самолетни модели за извършване на терористични актове беше проведена среща с майстора на спорта и дългогодишен треньор на националния отбор по авиомоделизъм Валентин Братков. Той подробно разясни изискванията на спортния правилник към радиосредствата за управление на модела, двигателя му и особеностите на самолетите.

Радиосредствата, използувани за управлението на моделите се намират под контрола на Министерството на съобщенията. Те работят на честота 27 мегахерца. Мощността на предавателя е в границите от 750 миливата до 1,5 вата, в зависимост от фирмата производител. В България се използват следните видове предаватели: "Мултаплекс", "Граупнер","Вариопрон","Синпрон" - ФРГ; "Вебраплекс" - Австрия, "Футаба- " - Унгария; "Сигнал" - ГДР и "Супранар" и "Полет" - СССР.

Двигателите, използувани в авиомоделизма са с обем от 2,5 см^3 до 10 см^3. Мощността им при 2,5 см^3 е 1,5 к.с. Най-често използуваното гориво е спирта. В България се използват двигатели от следните фи_рми: "ОРС" и "Роси" - Италия; "Вебра" - Австрия; "НР" - ФРГ; "Осмакс" - Япония; "Моки" - Унгария; "Спринт" и "Радуга" - СССР и "Кокс" - САЩ. Основните изисквания към двигателите са да са с малко тегло и обем. Двигателите не са под контрол.

Особеностите на самолетните модели се определят от техния клас.

БЕЗМОТОРНИ РАДИОУПРАВЛЯЕМИ МОДЕЛИ

- Теглото на модела е от 500 гр. до 4 кг. като всичко над 1 кг. е полезен товар
- Радиус на управление - 2,5 км.
- Скорост на летене - 200 км/ч

Из архивите на ДС

498

- Необходимо разстояние за издигане на височина 15 м е 200 м. разстояние в радиус.

МОТОРНИ РАДИОУПРАВЛЯЕМИ МОДЕЛИ

- Тегло на модела - 1 кг. - 4 кг. като всичко над 2,5 кг. е полезен товар
- Радиус на управление на модела от място - 2,5 км.
- Далечина на полета с едно зареждане при управление от автомобил, влак или друго превозно средство 350 км - световен рекорд.
- скорост на летене - 300 км./ч.

ЕЛЕКТРОУПРАВЛЯЕМИ МОДЕЛИ

- Тегло на модела - до 5 кг.,полезен товар - 1,5 кг.
- Далечина на полета - 35 км
-
- По време на полета двигателят им може да се спира и пуска многократно, което дава възможност трудно да бъде контролиран от радиолокационните средства.

ХЕЛИКОПТЕРИ

- Движат се с малка скорост
- Полезен товар - 2,5 кг.

По въпроса за управлението на модела Братков сподели, че всичко зависи от местността и атмосферните условия, като задължително условие посочи необходимостта от пряка видимост между модела и лицето, което го управлява. При загубването на зрителна връзка моделът продължава своя полет, без да може да бъде управляван и насочван. В световната практика за управление на авиомодели на големи разстояния се поставя в самолета допълнително устройство, което осъществява и обратната връзка между модела и авиомоделиста. При такава връзка самолетът може да се управлява на големи разстояния. До момента в НРБ не са конструирани такива модели.

Отп. в 2 екз.
№ 1 -
№ 2 - К/Д
Изп. Ем.Стоянов 24-64
Нап. Й/Ш
София, 15.08.86 г.

21.08.86г
Размножено в 4 екз.
и изпратено Очуми

НАЧАЛНИК ГКПП АЕРОГАРА СОФИЯ:
Майор: /К.Кънев/

59

М.В.Р.
ПЪРВО ГЛАВНО УПРАВЛЕНИЕ — ДС
гр. София
Рег.№ 3072, екз.№ 3
23. 02. 1987 г.

СТРОГО СЕКРЕТНО!

КОПИЕ

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

2883 - 3 MAR 1987

До
НАЧАЛНИКА НА У-НИЕ IV-ДС

ИНФОРМАЦИОННО СЪОБЩЕНИЕ

ОТНОСНО: Използуване полетите на БГА "Балкан" от ирански граждани за емигриране в Западна Европа и Дания

По наши данни, на 22.12.1986 г. на летище Каструп девет ирански граждани от пътниците, пристигнали с редовния полет на БГА "Балкан" София - Копенхаген, се обявили за бежанци без документи. Тъй като пътници с нередовни документи не се приемат в самолетите на БГА, по всяка вероятност документите са били унищожени в самолета по време на полета. Представителят на БГА "Балкан" в Копенхаген изразил пред полицейските служители готовност да върне нередовните пътници с обратния полет, за да не се налага глоба на авиокомпанията, но му било отказано. Отправено му било предупреждение за санкции при друг подобен случай.

Из архивите на ДС

500

КРДОПБГДСРСБНА 1
чл. 31, ал. 6
от ЗДРДОПБГДСРСБНА
Дата :29.09.2016г.Секретар :

Според достоверни данни, организатор на иранската група бежанци бил
роден на 12.08.1956 г. в Иран, притежаващ пътен документ 26-11-982. На същия е била издадена входна туристическа виза за България срещу заплатен ваучер за 7 нощувки в хотел "Хемус" в София и на 20.12.1986 г. той е заминал със самолет за София, но вместо след 7 дни, се е завърнал със следващия полет на БГА от София до Копенхаген - на 22.12.1986 г. с групата иранци. Считаме, че това няма да е единствения опит на АМИР РАСОЛИ за организарано превеждане на иранци в Дания - установено е, че той е закупил 6 билета за полетите на БГА Копенхаген - София и обратно, които ще ползува занапред.

С цел да се избегне унищожаването на паспортите по време на полет, БГА прилага отскоро практиката паспортите на пътниците да се събират още в София, да се съхраняват при командира на самолета и се предават на датските власти при пристигането на летището в Копенхаген. Вследствие на тази мярка на 17.01.1987 г. шестима ирански граждани, пътували с българския самолет, били задържани на летището в Копенхаген от датската полиция. При паспортната проверка се установило, че лицата са с нередовни документи. Положените входни визи за Дания били фалшиви: размерът на щемпела бил различен от действителния, печатният текст бил на шведски език, подписът - подправен. Според датските полицейски служители, фалши-

Из архивите на ДС

501

фикацията била извършена в Турция.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Фотокопие от фалшива виза - 1 лист

Отп. в 2 екз.
№ 1 - ВГУ-ДС
№ 2 - КД
Доразмн. в 1 екз.
№ 3 - У-ние IV-ДС
Изп. 04-59, 310/8722 (ВБ)
Нап. ВХ/04-558
23.02.1987 г.
С о ф и я

ЗАМ.-НАЧАЛНИК ПГУ-ДС
Полковник:

Иванка Горанова - д-р Гуровски и А/К Вашик
Лично 07.03.87

СТРОГО СЕКРЕТНО!

КРДОПБГДСРСБНА
ДЕКЛАСИФИЦИРАН
§ 17
от ЗДРДОПБГДСРСБНА

УТВЪРЖДАВАМ
ЗАМ. ДИРЕКТОР - СЗК
КАПИТАН:
/Янков/
_____1991 г.
ВЕЛИКО ТЪРНОВО

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Е

ОТНОСНО: Прекратяване на Литерно дело 2335

През 1970 г. е открито Литерно дело БГА "Балкан" следствие всестранно разширяващата дейност на вътрешни и външни линии, както и дейността на ССА. Горното е било продиктувано и от редица други причини като най-важните са били разрастване на въздушния бандитизъм, скъпо струваща техника подлежаща на военен отчет, безопасност на полетите и др.

През последните години следствие задълбочаващата се икономическа и петролна криза рязко се съкращава летателната дейност.

Преминаването към фирмени структури на БГА, както и изменилата се международна обстановка налагат отпадането на специфичната дейност на органите на МВР.

Имайки в предвид гореизложеното,

П Р Е Д Л А Г А М:

Литерно дело БГА "Балкан" № 2335 да бъде прекратено и материа-

Из архивите на ДС

лите сдадат в служба "ИД" на РДВР гр.Велико Търново.

Отпечатано в 1 екз.
№ 1 - СИД
Изп. к-н Недялков
Изп. Илиева - 2568
02.01.1991 г.
гр. Г.Оряховица

ПРЕДЛАГА
КАПИТАН:
/Н. Недялков/

СЪГЛАСЕН
НАЧАЛНИК ОТДЕЛЕНИЕ
МАЙОР:
/Спиридонов/

503

СПИСЪК НА ПО-ВАЖНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ

БВП – Българско въздухоплаване
БМФ – Български морски флот
БРП – Българско речно плаване
Гл. – главна
ДВ – Доверена връзка
ДВС – Дирекция на водните съобщения
ДЕСПРЕД – Държавно спедиторско предприятие
ДИК – Държавен индустриален комбинат
ДНМ – Дирекция народна милиция
ДПК – Държавна планова комисия
ДТП – Държавно транспортно предприятие
ЖАВС – Железопътни авто и водни съобщения
ИД – Информационно дело
ИР – Изменник на родината
ККЗ – Корабостроителен и кораборемонтен завод
КОС – Контрол по общоопасните средства
НД – Наблюдателно дело
НДС – Народнодемократични страни
НОР – Нещатен оперативен работник
ОВД – Организацията на Варшавския договор
ОД – Отчетно дело
ОЗ – Офицер от запаса
ОКПС – Окръжен комитет на професионалните съюзи
ОН – Оперативно наблюдение
ОНД – Отчетно наблюдателно дело
ОР – Оперативен работник
ОРОН – Оперативен работнин на обществени начала
ОРПС – Общ работнически професионален съюз
ОФ – Отечествен фронт
ПТТ – Пощенски телефонни и телеграфни
РМС – Работнически младежки съюз
РУМНО – Разузнавателно управление на Министерството на народната отбрана
Р-ца – работилница
СИВ – Съвет за икономическа взаимопомощ
СЛ – Служба
СОМАТ – Стопанско обединение за международен автомобилен транспорт

СРР – Социалистическа република Румъния
СТОП – Съюз на товарния и обществения превоз
СФРЮ – Социалистическа федеративна република Югославия
ТАБСО – Транспортно-авиационното българо-съветско общество
ТМ – Транспортна милиция
ЩМП – Щателна митническа проверка

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ ФОНДОВЕ И АРХИВНИ ЕДИНИЦИ

М, ф. 2, оп. 1, а. е. 709, 806, 1343, 1344, 1345, 1346, 1351

М, ф. 2, оп. 3, а. е. 1, 2, 3, 9, 25, 34, 92, 97, 109, 125, 160, 261, 290, 304, 361, 399, 407, 1345,

М, ф. 2, оп. 4, а. е. 22, 63, 66

М, ф. 2, оп. 5, а. е. 2, 5, 13

М, ф. 13, оп. 1, а. е. 112, 120, 299, 301, 302, 312, 313, 315, 318, 431, 434, 436, 437, 438, 439, 568 1279, 1282, 1573, 1807, 1811, 1813

Р, ЛД № 17798

М, VI – Л – 864, т. 1, 2, 3, ч. 1, т. 4, ч. 1, ч. 2

М, VI – Л – 106 (Вт), т. 1, 2

М, VI – Л – 922, т. 1, 2

ДЪРЖАВНА СИГУРНОСТ В СТРУКТУРИТЕ НА ТРАНСПОРТА (1944–1991)

Документален сборник

Първо издание

Формат 60×90/8
Печатни коли 63,5
Тираж 500

ISBN 978-619-7361-01-8

Издателска къща „Св. Георги Победоносец“ ЕООД