

## Studien und Analysen 07/2017

Einsatz des LKW „W 50“ als Gefangenentransportwagen  
innerhalb des Ministeriums für Staatssicherheit der  
Deutschen Demokratischen Republik

Dokumentation im Auftrag der Stiftung „Gedenkstätte  
Berlin-Hohenschönhausen“, Berlin, Mai 2009

Von Marvin Brendel / geschichtskombinat.de

### **Vorbemerkung**

Zielstellung dieser Dokumentation ist es, für eine geplante Dauerausstellung der Stiftung „Gedenkstätte Berlin-Hohenschönhausen“ die Verwendung des LKW „W 50“ (von dem sich ein Exemplar im Besitz der Stiftung befindet) innerhalb des Ministeriums für Staatssicherheit (MfS) der DDR darzulegen. Dazu wird in einem ersten Teil die allgemeine Entwicklungsgeschichte des seit 1965 produzierten Fahrzeugs nachgezeichnet. Der zweite Teil behandelt den Einsatz des Lastkraftwagens als Gefangenentransportwagen (GTW) innerhalb der für die Untersuchungshaftanstalten des MfS zuständigen Linie XIV, und dort insbesondere des Referates 6 (Häftlingstransport).<sup>1</sup> Dabei wird auf den Erwerb und Umbau der Fahrzeuge, die Transportregelungen des MfS sowie die Erfahrungen der zu transportierenden Häftlinge eingegangen.

Als Quellen für die vorliegende Dokumentation dienten vor allem primäre Überlieferungen im Bundesarchiv Berlin (BArch), Ministerium des Inneren der DDR, und im Archiv der Bundesbeauftragten für die Unterlagen des ehemaligen Staatssicherheitsdienstes der DDR (BStU) sowie das Zeitzeugenarchiv der Gedenkstätte Hohenschönhausen (HSH-ZZA). Allerdings muss leider gerade für die beiden erstgenannten Archive festgestellt werden, dass die Quellenlage nicht sehr umfangreich ist. So war es insbesondere nicht möglich, Informationen zur Beschaffung der „W 50“ in Erfahrung zu bringen. Für die allgemeine Entwicklungsgeschichte des „W 50“ konnte sich der Autor auf Erkenntnisse aus seiner noch in Arbeit befindlichen Dissertation<sup>2</sup> stützen, für die er bereits umfangreiches Aktenmaterial im Bundesarchiv sowie im Brandenburgischen Landeshauptarchiv (BLHA) ausgewertet hat.

### **Entwicklungsgeschichte des LKW „W 50“**

Noch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts wurden festgenommene Personen bzw. Häftlinge zu Fuß zur Wache bzw. zu nahen Gerichten überführt, begleitet von Gendarmen mit ihren Fahrrädern. Da dies sehr umständlich und mit erheblichen Risiken belastet war, wurden hierfür zunehmend spezielle Gefangenentransportwagen genutzt. Bei weiter entfernten Gefängnissen oder Gerichten wurde mit zunehmendem Ausbau des Streckennetzes auch die Eisenbahn genutzt.

1 Für allgemeine Informationen zur Linie XIV siehe etwa Johannes Beleites, „Abteilung XIV: Haftvollzug [Anatomie der Staatssicherheit. Geschichte, Struktur, Methoden (MfS-Handbuch), Teil MI/9]“, BStU, Abteilung Bildung und Forschung, Berlin (2004).

2 Dissertation (Arbeitstitel): Geschichte des VEB Industriewerke/Automobilwerke Ludwigsfelde, 1952-1989/94 (Projektseite: <http://www.geschichtskombinat.de/projekte/automobilwerke-ludwigsfelde>).

## Studien und Analysen 07/2017

Dabei handelte es sich um geschlossene Pferdefuhrwerke mit vergitterten Luftschlitzen. Für Berlin ist ein solches Gespann beispielsweise erstmals für 1866 erwähnt.<sup>3</sup> Mit der sich langsam durchsetzenden Motorisierung zu Beginn des 20. Jahrhunderts verdrängten dann zunehmend motorisierte Gefangenentransportwagen die Fuhrwerke. Aus Kostengründen wurden – und werden bis heute – die GTW dabei aus den normalen Produktionsprogrammen der Automobilhersteller entnommen und für die speziellen Anforderungen des Gefangenentransports umgebaut. Diese Praxis wurde auch im Gefangenentransportssystem der DDR verfolgt: Im Zuge der Entwicklung einer nahezu komplett neuen Fahrzeuggeneration in den 1950er und 60er Jahren nutzte man in den 50er Jahren – neben noch vorhandenen Vorkriegsmodellen (Abwandlungen der Typen Framo „V 501“ sowie Phänomen „Granit 32“ und „Granit 30“) – zuerst umgebaute Kastenwagen des neuen 3,5-Tonnen-LKW „H3A“ (gebaut 1951-1958).<sup>4</sup> Für die Zeit danach wurde vorgeschlagen, den in der Planung befindlichen Barkas „B 1000“ als standardisierten Kleintransporter für Nutzlasten bis zu einer Tonne zum bestimmenden Modell für den Gefangenentransport in der DDR zu entwickeln. Ergänzt werden sollte der Kleintransporter um die größeren LKW „Robur LO“ sowie „W 50“.

Die Entwicklungsgeschichte des letztgenannten LKW „W 50“ geht zurück auf den VII. Deutschen Bauernkongress im März 1962: Vom Podium aus rief der Staatsratsvorsitzende der DDR, Walter Ulbricht, die Kfz-Ingenieure der DDR dazu auf, leistungsfähige und kostengünstige Lastkraftwagen für die von Transportsorgen geplagte Landwirtschaft zu entwickeln – schließlich sei die Landwirtschaft zu 50 Prozent ein Frachtgeschäft. Bereits im Juni des gleichen Jahres wurde von den Ingenieuren des VEB Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“ in Werdau ein entsprechender LKW-Prototyp in Frontlenkerbauweise vorgestellt, damals noch unter der Bezeichnung „W 45“. Hierbei handelte es sich um eine Weiterentwicklung des „S 4000“ / „S 4000-1“, einem LKW mit 4 Tonnen Nutzlast, der ursprünglich ab 1957 bei Sachsenring Zwickau gefertigt wurde. Dort hatte man auch bereits mit Vorarbeiten zum „S 4500“ (4,5 Tonnen Nutzlast) begonnen, bevor die Produktion als auch die Weiterentwicklung dieser Fahrzeuge wegen der in Zwickau geplanten Ausweitung der Trabant-Produktion 1959 nach Werdau verlagert wurden.<sup>5</sup>

Nach der Vorstellung eines ersten Funktionsmodells am 18. April 1962 wurde für die Serienproduktion eine Anhebung der Nutzlast auf 5 Tonnen festgelegt<sup>6</sup> – woraus sich dann auch der Name „W 50“ ableitete: LKW aus Werdau mit 5 Tonnen Nutzlast. Da jedoch die Werdauer Kapazitäten hinsichtlich der geplanten Produktionszahlen (von 20.000 Stück pro

3 Siegfried Paul, Die „Grüne Minna“ ([http://www.polzeihistorischesammlung-paul.de/wissenswertes/Minna/die\\_gruene\\_minna.htm](http://www.polzeihistorischesammlung-paul.de/wissenswertes/Minna/die_gruene_minna.htm) - Stand 18. Februar 2009). Ein weiterer motorisierter GTW von 1927 ist heute in der Polizeihistorischen Sammlung Berlin zu sehen.

4 Notiz über im Strafvollzug für Gefangenentransporte benutzte Fahrzeuge, ohne Datum (Anfang der 1950er Jahre) - BArch, DO 1, Nr. 28562: Unterlagen zum Gefangenentransport (1951-1953).

5 Für weitere Informationen zur Entwicklung des „W 45“/„W 50“ siehe insbesondere Peter Kirchberg, „Plaste, Blech und Planwirtschaft. Die Geschichte des Automobilbaus in der DDR“, Berlin (2000), S. 235-250 und 433-439; Günther Wappler, „Der gebremste LKW“, Aue (2006), S. 23-37 sowie Rolf Bober, „Informationsmaterial zum VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde, 1952-1996“, Zusammenstellung des Stadtarchivs Ludwigsfelde (1996).

6 Damit stellte sich die DDR bewusst gegen eine RGW-Vereinbarung, nach der die Fertigung so großer LKW nicht länger in der DDR erfolgen sollte. Dazu waren die Weiterentwicklungen am „S 4500“ eigentlich bereits 1961 auf Beschluss der Staatlichen Plankommission abgebrochen worden.

## Studien und Analysen 07/2017

Jahr ab 1970) als nicht ausreichend erschienen, wurde die Fertigung des LKW mit Ministerratsbeschluss vom 21. Dezember 1962 an den VEB Industrierwerke Ludwigsfelde (IWL) vergeben. Dort hatte man bereits eine wechselvolle Produktionsgeschichte hinter sich: 1952 ursprünglich für die Fertigung von Schiffsmotoren gegründet, folgte ab 1955 die Produktion von Motorrollern (bis 1965) und ab 1957 schließlich der Bau von Strahltriebwerken für den ersten deutschen Düsenpassagierjet „152.“ Nachdem die DDR-Luftfahrtindustrie jedoch im März 1961 eingestellt worden war, fehlte in Ludwigsfelde eine geeignete Produktionsperspektive – doch dies sollte sich mit dem neuen „W 50“ ändern.

Für den Aufbau der Nutzkraftwagenproduktion wurde das bis dahin größte Investitionsvorhaben der DDR projektiert. Es sah eine reine Produktionsfläche von 130.000 m<sup>2</sup> vor, 72.000 m<sup>2</sup> davon allein für die größte Montagehalle des DDR-Fahrzeugbaus mit einem 300 Meter langen Endmontageband, der Fahrerhaus- und Fahrzeugrahmenfertigung sowie einem Rollenprüfstand am Ende des Montagebandes. Am 1. Juli 1965 fiel schließlich der offizielle Startschuss für die Serienproduktion (Nullserie) und am 17. Juli rollte der erste „W 50“ vom Band. Gleichzeitig wurde der VEB Industrierwerke Ludwigsfelde in VEB Automobilwerke Ludwigsfelde (AWL) umbenannt.

Um die Fertigungskosten möglichst gering zu halten und zusätzliche Gewinnpotenziale auszuschöpfen,<sup>7</sup> waren möglichst hohe Produktionszahlen notwendig. Nach anfänglichen Produktionsschwierigkeiten wurde 1973 erstmals die anfänglich projektierte Jahresproduktion von 20.000 LKW übertroffen. Während des folgenden Jahrzehnts wurde die Produktion dann schrittweise auf mehr als 30.000 LKW pro Jahr gesteigert. Gleichzeitig nahm auch die Modellzahl stetig zu. Insgesamt wurden für den „W50“ rund 60 Modellvarianten mit über 240 Modifikationen entwickelt, beispielsweise mit Kipp-Pritsche, Düngerstreuaufsatz, Kran- oder Kofferaufbau, als Lastzug, mit Niederdruckbereifung und als allrad- oder hinterradgetriebener LKW sowie in verschiedenen Tropen- und Armeeausführungen.<sup>8</sup>

Neben den unterschiedlichen Modellvarianten wurde ab 1967 das Entwicklungsthema „LKW-Typenreihe 3-10t“ in den Plan aufgenommen. Aufgrund fehlender Aggregate und Investitionsmittel sowie mangelnder Wirtschaftlichkeit wurden die Konzeptionsarbeiten an den LKW-Klassen 3 und 10 Tonnen jedoch bald wieder eingestellt. Parallel zur notwendigen Modellpflege beim „W 50“<sup>9</sup> wurde lediglich die Entwicklung an einem LKW mit 6 Tonnen Nutzmasse in immer wieder neuen Anläufen vorangetrieben. Aufgrund mehrerer zwischenzeitlicher Abbrüche und immer neuer Konstruktionsvorgaben dauerte es jedoch insgesamt 20 Jahre, bevor am 29. Juni 1987 – zeitgleich mit dem 500.000. „W 50“ – der erste „L 60“<sup>10</sup> als Nachfolgefahrzeug in Ludwigsfelde vom Band lief. Er unterschied sich vom Vorgänger neben der höheren Nutzlast insbesondere durch erhöhte Leistungswerte

7 Die Fertigungskosten für einen LKW „W 50“ wurden bei einer Jahresproduktion von 10.000 Stück mit 27.300 Mark, bei 20.000 Stück mit 23.500 Mark und bei perspektivischen 60.000 Stück mit 17.600 Mark veranschlagt. Der Gewinn für einen „W 50“ wurde bei einer Jahresproduktion von 10.000 Stück mit 1.200 Mark und bei 20.000 Stück mit 5.600 Mark berechnet. (Vgl. SAPMO, DC/20/1/4 - 669: Dokumente der 120. Sitzung des Präsidiums des Ministerrates vom 11. Januar 1963, Bd. 2, Anlage AA: Beschluss zur künftigen Entwicklung in den ehemaligen Werken der Luftfahrtindustrie, 81. 41.)

8 Kirchberg (2000), S. 444-446 sowie Anhang F04 auf S. 758-759: Variantenprogramm „W 50“.

9 Ebd., Anhang F 03 auf S. 757: Die wichtigsten technisch-konstruktiven Änderungen 1965-1985.

10 Die vollständige Typenbezeichnung lautete „L 60 -1218“ (LKW aus Ludwigsfelde mit 6 Tonnen Nutzlast, 12 Tonnen Gesamtmasse und 180 PS Leistung).

## Studien und Analysen 07/2017

(180 PS statt zuvor max. 125 PS, 100 statt 90 km/h Höchstgeschwindigkeit) sowie ein mit drei statt bisher nur zwei Plätzen ausgestattetes Fahrerhaus, das zudem für eine bessere Reparaturzugänglichkeit des Motors kippbar gestaltet war.

Bis 1990 wurden von den beiden Finalerzeugnissen, den nunmehr gemeinsam produzierten LKW „W 50“ und „L 60“, insgesamt 592.078 Stück in über 50 unterschiedlichen Varianten produziert („W 50“: 571.789, „L 60“: 20.289).<sup>11</sup> Diese Stückzahlen waren trotz der breiten Modellpalette nicht allein in der DDR absetzbar.<sup>12</sup> Die Lösung lag im Export, in erster Linie in die sozialistischen Bruderstaaten (insbesondere nach Ungarn, China, die Sowjetunion, Vietnam und die CSSR), aber auch in viele Staaten des „nichtsozialistischen Wirtschaftsgebietes“ (darunter etwa Angola, Äthiopien, Irak, Iran, Nicaragua oder Sambia). So wurden von beiden Typen insgesamt mehr als 400.000 LKW in über 50 Länder exportiert, was im Durchschnitt einem Exportanteil von über 70 Prozent entsprach.<sup>13</sup>

Der große volkswirtschaftliche Stellenwert der LKW-Produktion für den Export, aber auch für die Landwirtschaft, das Verkehrswesen und die (militärischen) Sonderbedarfsträger, führte in Verbindung mit den begrenzten Investitionsmitteln 1979 sogar dazu, die Einführung des neuen PKW „P 1100“ zur Befriedigung der Bedürfnisse in der Bevölkerung zugunsten der Weiterentwicklung des Nutzkraftwagenbaus in Ludwigsfelde abzubrechen. Nach dem Willen des Politbüros sollten die begrenzten Kräfte und finanziellen Mittel vorrangig für die Produktionsvorbereitung des in der Entwicklung befindlichen LKW „L 60“ sowie die entsprechende Zuliefer- und Ersatzteilproduktion eingesetzt und die Fertigung der PKW Wartburg und Trabant in ihrer damaligen Form über den Zeitraum 1985 hinaus weitergeführt werden.

Im Zuge der Wende 1989/90 wurden vom Automobilwerk Kontakte mit westeuropäischen Nutzkraftwagenherstellern aufgenommen und in der Folge am 12. März 1990 ein „Memorandum of Understanding“ mit der Mercedes Benz AG unterzeichnet. Zielstellung war es, bis Mitte 1991 einen LKW „L 60“ mit Mercedes-Fahrerhaus auf den Markt zu bringen. Doch der bereits zwei Monate später vorgestellte Prototyp „IFA 1318“ blieb ein kurzer Hoffnungsschimmer. Im August 1990 wurde zuerst die Produktion des „L 60“ eingestellt und am 17. Dezember 1990 verließ schließlich der letzte „W 50“ das Montageband. Heute werden in dem inzwischen zur Daimler AG gehörenden Werk Mittelklasse-Lastwagen und Transporter aus dem Mercedes-Benz-Programm gefertigt.

11 It. Aufstellung im Stadtmuseum Ludwigsfelde.

12 So plante die DDR ab 1975 die Produktion des 5-Tonnners in einem Umfang von 40.000 Stück pro Jahr – der Bedarf in der DDR wurde jedoch nur auf jährlich 15.000 bis 20.000 Stück geschätzt. (Vgl. Protokoll über die Konsultation zum Investitionsvorhaben LKW 5 Mp (W 50) in der DDR vom 10. bis 11. Mai 1963 - BLHA, Rep. 506, Nr. 491/2.)

13 Vgl. Bober (1996), S. 105-106: Exportzusammenstellung. (Auf Grund der großen Bedeutung des Exportes wurde der AWL 1974 in die Liste der Exportförderbetriebe aufgenommen.)

## Studien und Analysen 07/2017

### LKW „W 50“

#### Technische Daten<sup>14</sup>

Motor:	Vierzylinder-Viertakt-Diesel
Antrieb:	Hinterrad- und Allradantrieb
Getriebe:	6-Gang (ab 1989 auch 8-Gang)
Bremse:	hydro-pneumat. Allradbremse
Hubraum:	6560 cm <sup>3</sup>
Leistung:	110 PS (ab 1967 auch 125 PS)
max. Geschw.:	83 km/h (90 km/h)
Kraftstoffverb.:	16,7 l / 100 km (Norm)

#### Maße (GTW)<sup>15</sup>

Länge:	6390 mm
Breite:	2500 mm
Höhe:	3390 mm (unbelast.)
Radstand:	3200 mm

#### Gewicht (GTW)

Leergewicht:	5240 kg
zuläss. Gesamtgewicht:	7490 kg

### **Der LKW „W 50“ als Gefangenentransportwagen des MfS**

#### **Anschaffung und Umbau**

Zum Erwerb des LKW „W 50“ als Gefangenentransportwagen liegen leider keine belastbaren Informationen vor. Nach Aussagen von Mitarbeitern der BStU wurden die GTW wohl separat von den jeweiligen Haftanstalten bezogen. Anzunehmen ist, dass dabei die Haftanstalten ihren Bedarf an die zentrale Verwaltung meldeten und von dort versucht wurde, entsprechende Kontingente in den Wirtschaftsplänen unterzubringen. Informationen hierzu ließen sich jedoch weder in den zentralen BStU-Archivbeständen (Abt. XIV, Untersuchungshaft und Strafvollzug; Verwaltung Rückwärtige Dienste/Kfz-Dienste) noch in den Unterlagen der Einzelgefängnisse (u.a. Rostock, Chemnitz, Brandenburg, Cottbus) finden.

Für den Umbau zum GTW wurde offenbar das Fahrgestell des „W 50“-Grundtyps (Pritschenfahrzeug) in der Armee- bzw. Sonderbedarfsträgerausführung herangezogen. Es unterscheidet sich äußerlich durch die große runde Ausstiegsluke über dem Beifahrersitz von der „zivilen“ Variante (die mittig im Fahrerhausdach nur eine kleine viereckige Lüftungsluke besitzt). Für den Zellenbereich nutzte man offenbar den auch bei zahlreichen anderen Aufbauvarianten zum Einsatz kommenden Stahlleichtbaukoffer. Ergänzend dazu wurden auch „W 50“-Mannschaftstransportwagen für größere Inhaftierten-Sammeltransporte genutzt.

Die Umrüstung der Fahrzeuge auf die speziellen Anforderungen des Gefangenentransports wurde dezentral in den Werkstätten der einzelnen Gefängnisse vorgenommen.<sup>16</sup> Es steht zu vermuten, dass es dafür – wie auch beim GTW Barkas „B 1000“ – ein zentrales MfS-Projekt gab,<sup>17</sup> das offenbar auch mehrere Umbau-Möglichkeiten vorsah. Neben der in der Gedenkstätte Berlin-Hohenschönhausen vorhandenen Ausführung mit sieben Einzelzellen hat es auch Fahrzeuge mit jeweils einer großen, durch Maschendraht abgegrenzten

<sup>14</sup> Durch die Typenvielfalt kann es bei einigen Daten zu Abweichungen kommen.

<sup>15</sup> Lt. Fahrzeugschein für den „W 50“-GTW der Gedenkstätte Hohenschönhausen.

<sup>16</sup> Inwieweit das jede Haftanstalt für sich machte oder ob sich einzelne Haftanstalten auf diesen Umbau spezialisiert hatten, dazu ließen sich bislang keine Informationen finden.

<sup>17</sup> Für den „B 1000“ belegt durch Schreiben der Bezirksbehörde der Deutschen Volkspolizei Neubrandenburg, Abt. Strafvollzug, an das Ministerium für Innere Angelegenheiten, Verwaltung Strafvollzug, vom 29. März 1990, betr. Nutzung von GTW - BArch, DO 1, Nr. 3692.

## Studien und Analysen 07/2017

Sammelzelle gegeben, in denen bis zu 30 Menschen Platz finden sollten.<sup>18</sup> Da der gemeinsame Transport in letzteren jedoch den MfS-Dienstanweisungen zum Transport von Untersuchungshäftlingen (vgl. nächstes Kapitel) zuwider lief, kamen diese GTW offenbar eher bei bereits verurteilten bzw. für den Gefangenenfreikauf vorgesehenen Häftlingen oder eventuellen Massenverhaftungen zum Einsatz. Zudem wurden sie scheinbar auch ergänzend zu den Gefangenessammeltransportwagen der Deutschen Reichsbahn,<sup>19</sup> die nach einem festen Plan zwischen den Gefängnissen der DDR verkehrten, für den überregionalen Sammeltransport zwischen mehreren Haftanstalten eingesetzt.

„ich bin dann in Hohenschönhausen direkt vom Parterre aus auf diesen Rosenhof geführt worden und im Rosenhof stand dann dieser [...] W 50. Und das waren dann auch keine Einzelzellen, sondern das waren zwei so Sitzbänke. Und da war auch noch so ein Maschendrahtgitter [...] da bin ich mit mehreren Leuten [...] eingestiegen. Und das Ding fuhr dann durch die DDR. Einen Tag lang sind wir gefahren.“<sup>20</sup>

Für die MfS-Untersuchungshaftanstalt Berlin-Hohenschönhausen ist zumindest für den GTW „B 1000“ belegt, dass der Umbau im benachbarten Bereich „Kfz-Instandsetzung“ (ehemaliges Arbeitslager „X“) von Häftlingen vorgenommen wurde, ebenso wie die Wartung und Reparatur der Fahrzeuge. Hierfür sprechen zwei Berichte aus dem Zeitzeugen-Archiv der Gedenkstätte (HSH-ZZA).<sup>21</sup> Es steht also zu vermuten, dass dies auch bei den „W 50“-Fahrzeugen der Fall war. Im Übrigen ist der Umbau normaler Serienfahrzeuge in GTW in den Kfz-Werkstätten der Gefängnisse noch heute gängige Praxis, wie das Beispiel der Justizvollzugsanstalt Hamm belegt.<sup>22</sup>

Da beim Transport Inhaftierter „ein hohes Maß an Konspiration, Geheimhaltung und revolutionärer Wachsamkeit verlangt“<sup>23</sup> wurde, sah der Umbau der Wagen auch Maßnahmen zur Geheimhaltung ihres Verwendungszweckes vor. Dazu wurden die Fahrzeuge mit irreführenden Bezeichnungen versehen, um sie als „normale“ Lieferfahrzeuge zu tarnen. So wiesen die Aufschriften die GTW unter anderem als Lebensmitteltransporter („Frischer Fisch auf den Tisch“)<sup>24</sup> oder Möbelwagen<sup>25</sup> aus.

18 Siehe Notiz des Präsidiums der Volkspolizei Berlin, Abteilung Strafvollzug, an das Mdl, Verwaltung Strafvollzug, betr. Nutzung von GTW, vom 5. April 1990 - BArch, DO 1, Nr. 3692 sowie ebd.: Bilddokumentation über den Einbau von Sperrmitteln in den Kraftfahrzeugen, die für den Gefangenentransport eingesetzt werden, darunter in „W 50“ Mannschaftstransportwagen, März 1977.

19 Siehe hierzu Jan-Henrik Peters, „Einsatzgeschichte und Möglichkeiten der musealen Nutzung des Gefangenessammeltransportwagens der Deutschen Reichsbahn“, Expertise im Auftrag der Stiftung Sächsische Gedenkstätten zur Erinnerung an die Opfer der politischen Gewaltherrschaft, Dresden (1998).

20 HSH-ZZA, Datensatz-Nr. 12808.

21 HSH-ZZA, Datensatz-Nr. 381 und 482.

22 „JVA Hamm koordiniert die Gefangenen Transporte“, Westfälischer Anzeiger vom 1. Januar 2009 ([http://www.wa-online.de/hammmittestart/00\\_2009010115111511\\_JVA\\_Hamm\\_koordiniert\\_die\\_Gefangenentransporte.html](http://www.wa-online.de/hammmittestart/00_2009010115111511_JVA_Hamm_koordiniert_die_Gefangenentransporte.html)-Stand: 22. Februar 2009).

23 Schulungsmaterial zum Thema „Zu einigen wesentlichen Aufgabenstellungen bei der Sicherung der Transporte Inhaftierter im Untersuchungshaftvollzug des MfS“ (April 1986) - BStU, MfS Abt. XIV, Nr. 212, Bl. 38.

24 HSH-ZZA, Datensatz-Nr. 433.

25 HSH-ZZA, Datensatz-Nr. 375.

## Studien und Analysen 07/2017

### **Der Gefangenentransport aus Sicht des MfS**

Das Ministerium für Staatssicherheit (MfS) betrieb in jedem einzelnen Bezirk der DDR jeweils eine eigene Untersuchungshaftanstalt (UHA). Zwei weitere gab es auf Ministeriumsebene in Berlin-Lichtenberg und Berlin-Hohenschönhausen. Zuständig für den Haftvollzug dieser insgesamt 17 UHA war die Linie XIV des MfS, innerhalb derer wiederum das Referat 6 für den Häftlingstransport verantwortlich zeichnete. Letzterer umfasste insbesondere die Überstellung der Untersuchungshäftlinge zu Gerichtsprozessen, Verlegungen in andere Untersuchungshaftanstalten oder den Transport im Rahmen der medizinischen Versorgung.

Hingegen wurden verurteilte U-Häftlinge aus den Haftanstalten des MfS zur Einleitung der Strafvollstreckung und zum Transport in die zuständigen Vollzugsanstalten von der Abteilung Strafvollzug der Deutschen Volkspolizei übernommen.<sup>26</sup> Die Einlieferung „frisch“ Verhafteter erfolgte zwar häufig durch die verhaftenden Mitarbeiter der Linie VIII (Beobachtung, Ermittlung), jedoch wurde hier aus Sicherheitsgründen vom MfS zunehmend ein Transport mit den GTW der Linie XIV angestrebt. Diese befanden sich aber aus Geheimhaltungsgründen oftmals bei Festnahmen nicht vor Ort, weshalb die Verhafteten erst in einer Polizeidienststelle oder in der nächsten Kreisdienststelle des MfS untergebracht und dann von dort mit den GTW in die Untersuchungshaftanstalten überführt wurden.<sup>27</sup>

Innerhalb der Linie XIV gab es für die Durchführung der Transporte klare Richtlinien. So waren vor der Übernahme der Inhaftierten die Verwahrzellen in den GTW gründlich zu kontrollieren. Das betraf sowohl ihren Zustand, die Ordnung und Sauberkeit sowie die Funktionsfähigkeit der Türverriegelung als auch eventuell vorhandene Beschriftungen oder versteckte Gegenstände wie Rasierklingen, Nägel oder Geld.<sup>28</sup> Die zu transportierenden Gefangenen waren gemäß des Transportauftrages und ihrer Personaldokumente eindeutig zu identifizieren und auf ihre Transportfähigkeit hin zu prüfen. Anschließend mussten sie einer Leibbesichtigung unterzogen und über ihre Verhaltensmaßregeln während der Fahrt und die mögliche Anwendung der Schusswaffe belehrt werden. Zudem sollte sich der Transportoffizier davon überzeugen, dass die Kleidung der zu Verlegenden den Witterungsbedingungen und dem Transportzweck entsprach (z.B. Erscheinen vor Gericht) und dass die Gefangenen unmittelbar vor Transportbeginn die Toilette benutzt hatten.<sup>29</sup>

Beim Einschließen der Gefangenen in die Verwahrzellen des GTW waren folgende Grundsätze zu beachten:

- *Inhaftierte, die sich kennen (Ehepartner, Mittäter, usw.) sind nicht [Unterstreichung im Original] in benachbarten Verwahrzellen unterzubringen;*

26 Vgl. Andrea Herz/Wolfgang Fiege, „Untersuchungshaft und Strafverfolgung beim Staatssicherheitsdienst Erfurt/Thüringen (1952/54 -1989). MfS-Haftanstalt Andreasstraße 37“, Erfurt (2001), S. 115 bzw. Andrea Herz/ Wolfgang Fiege „Die Erfurter Untersuchungs-Haftanstalt der DDR-Staatssicherheit 1952 bis 1989“, Erfurt (2006), S. 131 sowie Information zu neuem Einweisungsplan der Verwaltung Strafvollzug, vom 13. August 1968 - BStU, MfS Abt. XIV, Nr. 825, Bl. 164.

27 Siegfried Suckut u.a. (Hrsg): „Anatomie der Staatssicherheit, Geschichte, Struktur und Methoden - MfS-Handbuch“, Berlin (1995), S. 15.

28 Schulungsmaterial zum Thema „Zu einigen wesentlichen Aufgabenstellungen bei der Sicherung der Transporte Inhaftierter im Untersuchungshaftvollzug des MfS“ (April 1986) - BStU, MfS Abt. XIV, Nr. 212, Bl. 45.

29 Ebd., Bl. 46-47 sowie Anweisung Nr. 4/86 zur Sicherung der Transporte Inhaftierter durch Angehörige der Abteilungen XIV (Transportrichtlinie), vom 29. Januar 1986 - BStU, MfS BV Dresden, Abt. XIV, Nr. 255, Bl. 5.

## Studien und Analysen 07/2017

- *männlichen Inhaftierten sind während des Transportes Handfesseln anzulegen. (Nur männlichen Inhaftierten! Weibliche Inhaftierte sind nicht zu fesseln!) Die Fesselung der Hände auf dem Rücken wird grundsätzlich nicht angewandt, außer, wenn es aus Sicherheitsgründen ausdrücklich [Unterstreichung im Original] angewiesen wird;*
- *Brillen, Gürtel u.a. Gegenstände, die für Suizide oder andere gefährliche Handlungen genutzt werden könnten, sind von den Transportoffizieren während der Überführung in Verwahrung zu nehmen;*
- *die Verwahrzellen sind zu beleuchten;*
- *die Verwahrzellentüren gewissenhaft zu verschließen.<sup>30</sup>*

Das für die Transporte zuständige Begleitkommando hatte neben dem verantwortlichen Transportoffizier mindestens aus drei weiteren Transportoffizieren, darunter ein GTW-Fahrer, zu bestehen. Ihre Ausstattung sollte mindestens eine Maschinenpistole mit einem Kampfsatz Munition, eine Pistole mit 14 Schuss Munition je Begleiter, die erforderliche Anzahl Handfesseln, Führungsketten und Schlagstöcke sowie Reizstoffspray umfassen.<sup>31</sup> Wurden mehr als fünf Inhaftierte transportiert, wie etwa bei voller Belegung des in der Gedenkstätte vorhandenen „W 50“-GTW mit sieben Verwahrzellen, war für jeweils zwei Inhaftierte ein zusätzlicher Transportbegleiter vorgesehen. Das bedeutete im Maximalfall für Transporte mit dem GTW Robur „LO“, in dem bis zu zehn Inhaftierte transportiert werden konnten, dass ein Begleitfahrzeug dem GTW auf Sichtweite hinterherfuhr. Dessen Besatzung bestand aus einem Kraftfahrer (bewaffnet mit Pistole), einem Beifahrer (MPi Skorpion) und einem Transportbegleiter (Pistole).<sup>32</sup>

Den als Kontroll- und Sicherungsposten bei den Verwahrzellen eingesetzten zwei Transportbegleitern, die ihre Pistolen zusammen mit den Zellschlüsseln dem verantwortlichen Transportoffizier in der Fahrerkabine zu übergeben hatten, oblag die durchgängige Gewährleistung der sicheren Verwahrung der Inhaftierten. Dazu zählte insbesondere die ständige Beobachtung der Inhaftierten unter Beachtung der Mindestkontrollzeiten zur „vorbeugenden Verhinderung von Ausbruchs- und Fluchtversuchen, Terror- und anderen operativ bedeutsamen Gewaltakten, Suiziden, Selbst- und Sachbeschädigungen“<sup>33</sup>

Zudem hatten sie jede Kontaktaufnahme der Inhaftierten untereinander (besonders, wenn z.B. Mittäter oder Ehepartner gemeinsam in einem GTW überführt wurden) oder zu außenstehenden Personen (z.B. durch Rufen bei verkehrsbedingten Halten, an Tankstellen usw.) konsequent zu unterbinden.<sup>34</sup> Um dies zwischen den Sichtkontrollen gewährleisten zu können, waren die Transportbegleiter gehalten, auf akustische Wahrnehmungen zu achten. Diesbezüglich störende Faktoren waren auf ein Minimum einzuschränken. Das bedeutete unter anderem, das Radiohören (außer Verkehrs- und Wetterinformationen) zu unterlassen

30 Schulungsmaterial zum Thema „Zu einigen wesentlichen Aufgabenstellungen bei der Sicherung der Transporte Inhaftierter im Untersuchungshaftvollzug des MfS“ (April 1986) - BStU, MfS Abt. XIV, Nr. 212, Bl. 48.

31 Ebd., Bl. 42-43.

32 Transportordnung der Bezirksverwaltung für Staatssicherheit, Abt. XIV, Dresden, vom 10. Juli 1984 - BStU, MfS BV Dresden, Abt. XIV, Nr. 31, Bl. 5.

33 Schulungsmaterial zum Thema „Zu einigen wesentlichen Aufgabenstellungen bei der Sicherung der Transporte Inhaftierter im Untersuchungshaftvollzug des MfS“ (April 1986) - BStU, MfS Abt. XIV, Nr. 212, Bl. 45.

34 Ebd., Bl. 55.

## Studien und Analysen 07/2017

und keine Gespräche zu führen, die nicht für die unmittelbare Dienstdurchführung erforderlich waren.<sup>35</sup>

Unterbrochen werden durften die Transporte außer bei technischen Pannen, Beteiligung an Verkehrsunfällen oder verkehrsbedingtem Halten nur zur Inanspruchnahme ärztlicher Hilfe bei plötzlich auftretenden lebensbedrohlichen Zuständen sowie in Ausnahmefällen zur pflichtgemäßen Hilfeleistung bei Verkehrsunfällen oder zur Verrichtung der Notdurft inhaftierter Personen. Transporte auf den Transitwegen der DDR, die die Bundesrepublik mit Westberlin verbanden, waren auf das „unbedingt notwendige Maß zu begrenzen und besonders zu sichern“<sup>36</sup>

### **Der Transport aus Sicht der Inhaftierten**

Für die Gefangenen bedeuteten die – im Regelfall nicht angekündigten – Transporte in der „Minna“, wie die GTW von ihnen häufig genannt wurden, in vielen Fällen eine hohe psychische Belastung. Die engen, oftmals dunklen und nur unzureichend belüfteten Verwahrzellen schränkten die Bewegungsfähigkeit stark ein und sorgten für Beklemmung und Atemnot. Hinzu kamen abrupte Fahrbewegungen des GTW, die infolge fehlender Sicherheitsgurte für die Transportierten ein nicht unerhebliches Verletzungsrisiko darstellten. Erschwerend wirkten zudem die Unsicherheit über das Fahrtziel (Reise ins Ungewisse), die Hilflosigkeit bei einem möglichen Autounfall, die Fesselung der Hände mit Handschellen vor dem Körper (Regelfall bei männlichen Häftlingen) sowie auch die äußeren Witterungsbedingungen (Hitze, Kälte).

„Man muß wirklich praktisch so, mit den zusammengebundenen Händen, auf den Knien sitzen, ohne Fenster, ohne Beleuchtung. Manchmal war eine Notbeleuchtung da, über drei Stunden Transport, von Halle nach Berlin.“<sup>37</sup>

„Ich wurde da hineingewuchtet, diese Zellen waren so klein, dass man nur noch so gebückt sitzen konnte. Binnen kürzester Zeit hat mir rasend der Rücken wehgetan, und man fuhr dann auch – also, ich hatte den Eindruck, schon aus Gemeinheit, durch jedes Schlagloch, das man mitkriegen konnte, ja.“<sup>38</sup>

„in dem winzige kleine Zellen [...] installiert waren, die aber so klein waren, man konnte sich gar nicht bewegen in diesen Zellen. Man wurde regelrecht reingepfercht, das war ein abgeschlossener Blechkasten eigentlich. Da war nicht genügend Luft in diesem Blechkasten drin [...]. Und darüber hinaus wurde man in diesem Blechkasten, aus dem so und so kein Entrinnen war, wurde man noch in Handschellen gehalten. Also, wenn dieses Auto einen Unfall gehabt hätte, da wäre für mich keine Rettung gewesen. Und bei dieser Fahrt kam es zu einem Fast-Unfall. Ich hörte nur die Bremsen von dem Auto stark quietschen, und die übrigen Mitarbeiter von der Stasi drangen ganz erregt auf den Fahrer ein und machten ihm Vorwürfe, dass er beinahe einen Unfall gebaut hätte.“<sup>39</sup>

„Den Transport im GTW bezeichnete er [der Häftling – Anm. d. Autors] als Folter. Die räumliche Enge und Dunkelheit verursachten bei ihm regelrechte Angstzustände. Diese

35 Ebd., Bl. 55-56.

36 Anweisung Nr. 4/86 zur Sicherung der Transporte Inhaftierter durch Angehörige der Abteilungen XIV (Transportsicherungsanweisung), vom 29. Januar 1986 - BStU, MfS BV Dresden, Abt. XIV, Nr. 255, Bl. 3.

37 HSH-ZZA, Datensatz-Nr. 443.

38 HSH-ZZA, Datensatz-Nr. 468 (Bsp. Barkas-GTW).

39 HSH-ZZA, Datensatz-Nr. 82 (Bsp. Barkas-GTW).

## Studien und Analysen 07/2017

Angstzustände verstärkten sich durch die Überlegung, da er im Fall eines Verkehrsunfalls nichts zu seiner Rettung tun kann. Da während der Fahrt Handschellen angelegt waren, konnte er die fahrbedingten Stöße schlecht abfangen.“<sup>40</sup>

„hatten wir eine Panne, also der LKW, in dem ich mit drin war. [...] der blieb mitten auf der Autobahn [...] blieb der hängen, ja, und das in knallender Sonne. Die Temperatur stieg in Nullkommanichts in diesem Scheißkasten dort, wo man drin saß, auf weit über 40 Grad. Man schwitzte, [...] dann hämmerten wir gegen die Türen, die sollen die Türen wenigstens aufmachen. [...] Die haben erst mal überhaupt keine Reaktion gezeigt, ja. Und irgendwie ist denen das wohl doch zu blöd gewesen, hoffentlich passiert jetzt da keinem etwas, dann kriegen sie Ärger. Also haben sie die Zellentüren doch so einen Spalt aufgemacht, und dann gibt es oben oder vielmehr gab es zwei solche Lüftungklappen, und die wurden dann angehakt, so dass so ein bisschen Luftzirkulation hereingekommen ist. Es hat nicht allzu viel gebracht, diese stehende, schwüle Hitze dort drinnen ist geblieben, aber man hatte zumindest die Illusion der Frischluftzufuhr.“<sup>41</sup>

Neben den Verhältnissen in den Zellen der GTW-LKW spielte auch das Verhalten der Transportbegleiter eine wesentliche Rolle für das Erleben des Gefangenentransportes durch die Inhaftierten. So gibt es Zeitzeugenberichte über Transportbegleiter, die entgegen den Vorschriften Auskunft zum Fahrtziel machten oder die Zellentüren während der Fahrt teilweise geöffnet ließen<sup>42</sup> – kleine Gesten, die von den Inhaftierten durchaus positiv aufgenommen wurden. Hinweise auf angedrohte oder tatsächliche Übergriffe der Wachmannschaften fanden sich weder in den benutzten Dokumenten noch in den Berichten im Zeitzeugenarchiv. Dagegen sprechen aber auch die dünnen Wände, durch die sich etwaige Misshandlungen vor Mithäftlingen kaum geheim halten ließen, sowie der Übergangscharakter des Transportes, bei dem sich die Häftlinge nur für Stunden im Zugriffsbereich der Wachmannschaften befanden. Dies deckt sich im Übrigen mit den Erkenntnissen zu den Transportbedingungen in den Gefangensammeltransportwagen der Deutschen Reichsbahn.<sup>43</sup>

*Marvin Brendel ist (Wirtschafts-)Historiker und arbeitet vor allem im Bereich Unternehmensgeschichte und Historische Kommunikation.*

40 Bericht über den Konsularbesuch des Mitarbeiters der Ständigen Vertretung der BRD in der DDR, v. Bonke-witz, beim Beschuldigten ... (IX Leipzig) am 28. Juli 1983 (Anhang) - BStU, MfS Abt. XIV, Nr. 61, Bl. 78.

41 HSH-ZZA, Datensatz-Nr. 468.

42 HSH-ZZA, Datensatz-Nr. 82 und 127.

43 Siehe Peters (1998), S. 18.

## Studien und Analysen 07/2017

### Quellenverzeichnis

#### Literatur und Periodika

BELEITES, JOHANNES: „Abteilung XIV: Haftvollzug [Anatomie der Staatssicherheit. Geschichte, Struktur, Methoden (MfS-Handbuch), Teil IM/9]“, BStU, Abteilung Bildung und Forschung, Berlin (2004);

BOBER, ROLF: „Informationsmaterial zum VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde, 1952-1996“, Zusammenstellung des Stadtarchivs Ludwigsfelde (1996);

ERLER, PETER / KNABE, HUBERTUS: „Der verbotene Stadtteil. Stasi-Sperrbezirk Berlin-Hohenschönhausen“, Berlin (2008);

GIESEKE, JENS: „Das MfS 1950 bis 1989/90. Ein kurzer historischer Abriss“, Berlin (1998);

HEWIG, D.: „IFA W 50 LA/W-ND - ein neues Spezialfahrzeug aus Ludwigsfelde“, Kraftfahrzeugtechnik, Nr. 9/1977, S. 268-269;

HERZ, ANDREA HERZ / FIEGE, WOLFGANG: „Die Erfurter Untersuchungs-Haftanstalt der DDR-Staatssicherheit 1952 bis 1989“, Erfurt (2006);

KIRCHBERG, PETER: „Plaste, Blech und Planwirtschaft. Die Geschichte des Automobilbaus in der DDR“, Berlin (2000);

PETERS, JAN-HENRIK: „Einsatzgeschichte und Möglichkeiten der musealen Nutzung des Gefangenensammeltransportwagens der Deutschen Reichsbahn“, Expertise im Auftrag der Stiftung Sächsische Gedenkstätten zur Erinnerung an die Opfer der politischen Gewaltherrschaft, Dresden (1998);

SUCKUT, SIEGFRIED / GIESEKE, JENS, u.a. (Hrsg): „Anatomie der Staatssicherheit, Geschichte, Struktur und Methoden - MfS-Handbuch“, Berlin (1995);

WAPPLER, GÜNTHER: „Der gebremste LKW“, Aue (2006).

#### Archivalien / Archivbestände

BStU, MfS Abt. XIV, Nr. 42: Innerdienstliche Vorgänge zwischen der Bezirksverwaltung Potsdam und der Abt. XIV des MfS in Berlin (1965-1983);

BStU, MfS Abt. XIV, Nr. 61: Innerdienstliche Vorgänge zwischen der Bezirksverwaltung Suhl und der Abt. XIV des MfS in Berlin (1966-1983);

BStU, MfS Abt. XIV, Nr. 212: Schulungsmaterial (1985-1987);

BStU, MfS Abt. XIV, Nr. 297: „Grundsätzliche Anforderungen und Aufgaben an den Prozess der Suche und Auswahl geeigneter Strafgefangener für den Einsatz zu Dienstleistungs- und Versorgungsarbeiten in der Linie XIV sowie ausgewählte Probleme ihrer strafvollzugsmäßigen Bearbeitung“, Fachschulabschlussarbeit (1986);

BStU, MfS, Abt. XIV, Nr. 300: „Die politisch-operative Sicherung, Kontrolle, Betreuung und der Transport inhaftierter Ausländer aus dem nichtsozialistischem Ausland in den Untersuchungshaftanstalten des Ministeriums für Staatssicherheit unter den aktuellen Lagebedingungen“, Fachhochschulabschlussarbeit vom 4. Februar 1982;

## Studien und Analysen 07/2017

BStU, MfS, Abt. XIV, Nr. 309: „Zu einigen ausgewählten Problemen, die sich aus den neuen Anforderungen zur umfassenden sicherheitspolitischen Gewährleistung des Untersuchungshaftvollzuges im MfS in Durchsetzung der Dienstanweisung Nr. 1/86 des Genossen Minister, insbesondere bei der Sicherung der Transporte und gerichtlichen Hauptverhandlungen ergeben“, Diplomarbeit vom 30. Juni 1988;

BStU, MfS Abt. XIV, Nr. 313: „Zu einigen wesentlichen Aufgaben und Anforderungen, die sich für die mittleren leitenden Kader der Linie XIV bei der Koordinierung der Transporte von inhaftierten Personen ergeben“, Belegarbeit (1987);

BStU, MfS, Abt. XIV, Nr. 325: Anweisungen, MfS (1981,1985,1986), enthält Vorführ- und Transportsicherungsanweisung vom 29. Januar 1986;

BStU, MfS Abt. XIV, Nr. 337: Dienstliche Bestimmungen und Schulungsmaterial (1975,1978,1989);

BStU, MfS Abt. XIV, Nr. 825: Innerdienstliche Informationen der Abteilung XIV über Vorkommnisse und Vorschriften für den Strafvollzug (1967-1976);

BStU, MfS Abt. XIV, Nr. 1263: Schulungsmaterial, MfS Abt. XIV (1986);

BStU, MfS Abt. XIV, Nr. 1764: „Zu den Aufgaben der Angehörigen des Referates Transport der Abteilung XIV/2 bei der Vorbereitung und Absicherung von Verhafteten zur Wahrnehmung des Besucherverkehrs mit besuchsberechtigten Personen“, Belegarbeit (ohne Datum);

BStU, MfS BDL Dok 000038: Sicherungsmaßnahmen bei Gefangenentransporten, Anordnung des MfS/Mielke, vom 3. Juni 1952;

BStU, MfS BdL Dok 010118: Dienstvorschrift XI/I zur Durchführung von Gefangenentransporten und Vorführungen, vom 20. November 1964;

BStU, MfS BdL Dok 015376: ohne Titel, enthält Befehl des Ministers des Inneren Nr. 21/62 zur Übernahme des Gefangenentransportwesens der Deutschen Volkspolizei durch den Dienstzweig Strafvollzug, vom 15. Mai 1962;

BStU, MfS BV Dresden, Abt. XIV, Nr. 31: ohne Titel, enthält Transportordnung der Bezirksverwaltung für Staatssicherheit, Abt. XIV, Dresden, vom 10. Juli 1984;

BStU, MfS BV Dresden, Abt. XIV, Nr. 40: ohne Titel, enthält Absicherung von Gerichtsverhandlungen (ohne Datum);

BStU, MfS BV Dresden, Abt. XIV, Nr. 255: Anweisung Nr. 4/86 zur Sicherung der Transporte Inhaftierter durch Angehörige der Abteilungen XIV (Transportsicherungsanweisung), vom 29. Januar 1986;

BStU, MfS BV Dresden, Abt. XIV, Nr. 272: Anweisung Nr. 3/86 zur Sicherung Inhaftierter bei den Vorführungen zu gerichtlichen Hauptverhandlungen durch Angehörige der Abteilungen XIV, vom 29. Januar 1986;

BStU, MfS BV Dresden, Abt. XIV, Nr. 10500: Weisung Nr. 6/79, Zur Durchsetzung einheitlicher Grundsätze und Verfahrensweisen beim Einsatz und der Nutzung von Kraftfahrzeugen - Kfz-Nutzungsordnung - in der BV Dresden, vom 4. Dezember 1979;

## Studien und Analysen 07/2017

BStU, MfS BV Dresden, KD Dresden-Stadt, Nr. 90508: Einsatzbefehl des Leiters des VPKA zur Abwehr und Bekämpfung von Geiselnahmen, von 1986/87;

BStU, MfS BV Halle, Abt. XIV, Nr. 162: Transportbuch 1986-1988;

BStU, MfS BV Halle, Abt. XIV, Nr. 1223: Gefangenentransportbuch 1981-1983;

BStU, MfS BV Halle, Abt. XIV, Nr. 1407: ohne Titel, enthält Schriftverkehr 1963-1976, darunter Einschätzung des Kraftfahrzeugparks vom 9. September 1965;

BStU, MfS BV Halle, Abt. XIV, Nr. 1422: ohne Titel, enthält Information 3/83 (Erfahrungsaustausch der Leiter der Transport-Referate der Abt. XIV) vom 15. August 1983;

BStU, MfS BV Rostock, Abt. XIV, Nr. 54: ohne Titel, enthält Transport-/Vorführenweisung vom 29. Januar 1986;

BStU, MfS BV Rostock, Abt. XIV, Nr. 136: ohne Titel, enthält Dienstanweisungen von 1986;

BStU, MfS/MF/VVS-JHS O001/607/83: „Formen und Methoden der Zusammenarbeit der Abteilungen XIV und IX als ein wesentlicher Beitrag zur Lösung der Aufgaben des Strafverfahrens“, Fachschulabschlussarbeit (1983);

BArch, DO 1, Nr. 3658: Entwicklung des Gefangenentransportwesens (1962-1965);

BArch, DO 1, Nr. 3692: Sicherung von Gefangenentransporten (1977-1990);

BArch, DO 1, Nr. 28458: Technischer Dienst (1950-1957);

BArch, DO 1, Nr. 28562: ohne Titel, Unterlagen zum Gefangenentransport (1951-1953).