

Die „Bahnpolizei“ der DDR 1949–1989

Strukturen und Aufgaben der Transportpolizei am Beispiel des Grenzbezirks Magdeburg

Jana Birthelmer

Für die Reisenden, die in der DDR mit dem Zug unterwegs waren, gehörten sie zum alltäglichen Bild: die Polizisten der „Trapo“, der Transportpolizei, zuständig für die Sicherheit und Ordnung in den Zügen und auf den Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn. Im Volksmund als „Bahnpolizei“ bezeichnet, fielen die Mitarbeiter dieses Dienstzweiges der Deutschen Volkspolizei in ihren blauen Uniformen häufig durch forsches und wenig fahrgastfreundliches Verhalten auf. In der historischen Forschung wurde die „Trapo“ bisher eher stiefmütterlich behandelt¹. Dabei ermöglicht die Untersuchung ihrer Tätigkeit jedoch einen interessanten Zugang zum Alltag des Reise- und Fortbewegungsnetzes der DDR, ebenso wie in die Kontrolle eines Raums, in dem nicht nur DDR-Bürger aufeinander trafen, sondern den auch westdeutsche Reisende betraten: den Zug. Der Blick auf die Arbeit der Transportpolizisten macht deutlich, daß diese in ihrem Alltag nicht nur normale polizeiliche Aufgaben hatten, sondern auch Teil des Überwachungs- und Repressionsapparates der DDR waren. Dies läßt sich exemplarisch in besonderem Maße am Grenzbezirk Magdeburg nachverfolgen.

So desolat sich die Lage in der Forschung zur Transportpolizei darstellt, so erweist sich die Quellenlage im Gegensatz dazu als hervorragend und sehr ergiebig. Außer dem nahezu vollständig erhaltenen Bestand der Deutschen Volkspolizei und der Transportpolizei des Bezirks Magdeburg für die 1950er und 1960er sowie zahlreicher bisher noch nicht aufbereiteter Akten der 1980er Jahre, stehen auch Bestände des MfS zur Verfügung, insbesondere der Hauptabteilungen IX, VI und XIX. Weitere aussagekräftige Dokumente aus anderen Hauptabteilungen können im Bestand des BStU und des Bundesarchives vermutet werden.

Geschichte und Struktur der Transportpolizei

Die Geschichte der Transportpolizei begann bereits vor der Staatsgründung der DDR mit der Schaffung eines „Eisenbahnüberwachungsdienstes“ der Deutschen Reichsbahn nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen im Jahr 1921.² Das Reichsverkehrsministerium hatte die Notwendigkeit eines dauerhaften Polizeidienstes erkannt, der auf dem Schienengebiet, in den Zügen und auf den Bahnhöfen für Sicherheit und Ordnung sorgte. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde 1946, auf Beschluß des Alliierten Kontrollrates, in allen Besatzungszonen eine Bahnpolizei aufgebaut – auch in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ). Die Aufgaben der Bahnpolizei umfaßten zu diesem Zeitpunkt

1 Bisher beschäftigen sich lediglich zwei Publikationen dezidiert mit der Transportpolizei, keine davon auf der Basis einer historisch-wissenschaftlichen Untersuchung. Wolfgang Mittmann verfaßte seinen Artikel für das „Handbuch der bewaffneten Organe der DDR“ bereits 2004, neu erschienen ist in diesem Jahr eine als „Sachbuch“ betitelte Publikation von Dieter Schulze. Andere Autoren, die sich mit dem Transit beschäftigen, wie beispielsweise Peter Joachim Lapp, streifen die Transportpolizei nur am Rande.

Mittmann, Wolfgang: Die Transportpolizei (1945–1990), in: Wenzke, Rüdiger/Diedrich, Torsten/Ehlert, Hans: Handbuch der bewaffneten Organe der DDR. Augsburg 2004, S. 537–549.
Schulze, Dieter: Das große Buch der Transportpolizei. Geschichten – Aufgaben – Uniformen. Berlin 2016.

2 Vgl. Mittmann, Wolfgang: Transportpolizei, S. 537.

neben der Sicherung militärischer Nachschubtransporte vor allem den Schutz von Gütertransporten und Bahnanlagen vor Diebstählen, Überfällen und Sabotageakten.³

Am 16. Februar 1949 wurde die Eisenbahnpolizei zu einem Dienstzweig der Deutschen Volkspolizei (DVP), und ein Jahr später wurde im Ministerium des Innern der DDR eine Hauptverwaltung Transportpolizei gebildet, die für die Koordinierung und Leitung aller Transportpolizei-Dienststellen in der DDR verantwortlich war.

Unterteilt war die Transportpolizei allgemein in die Abteilungen Schutzpolizei, Kriminalpolizei der Trapo, zuständig für Kriminaldelikte auf dem Gebiet der Deutschen Reichsbahn, sowie Wasserschutzpolizei. Somit fiel auch die Überwachung der Wasserstraßen in die Zuständigkeit der Transportpolizisten.

Durch mehrere Umstrukturierungen im Laufe der Jahre wurde die Transportpolizei den Dienststrukturen der DVP angeglichen. Besonders wichtig war in diesem Zusammenhang der Aufbau des Systems der Abschnittsbevollmächtigten (ABV) der Transportpolizei im Jahr 1958.

Den sogenannten Transportpolizeiabschnittsverwaltungen (AVT), die sich an den Grenzen der Reichsbahndirektionsbezirke orientierten, wurden jeweils mehrere Transportpolizeiämter (TPÄ) unterstellt. Schwerin, Pasewalk, Berlin, Cottbus, Dresden, Erfurt, Halle und Magdeburg bildeten die AVT der DDR.

Den TPÄ waren wiederum Transportpolizei-Reviere (TPR) nachgeordnet.⁴ Jedes Transportpolizeiamt war, der Unterteilung im großen folgend, untergliedert in die Abteilung Schutzpolizei zur Sicherung von Objekten, die Abteilung Stab/Nachrichten, die unter anderem für die Lageeinschätzungen zuständig war und die Kriminalpolizei⁵. Der Zuständigkeitsbereich der Abteilung Kriminalpolizei erstreckte sich auf die Bearbeitung aller Straftaten auf Reichsbahngelände sowie die Untersuchung von Unfällen und Bränden. Die Kriminalpolizei der Trapo war in sich aufgeteilt in verschiedene Kommissariate, von denen dem Kommissariat I eine besondere Rolle zukam: Die Polizisten dieser Einheit waren für die Verhinderung und die Untersuchung der ungesetzlichen Grenzübertritte verantwortlich⁶.

Innerhalb der TPÄ wurden zusätzlich die sogenannten Zugbegleitkommandos (ZBK) gebildet, deren Aufgabe es war, bestimmte Streckenabschnitte zu überwachen. Die Aufstellung der ZBK war "zur Erhöhung der Ordnung und Sicherheit in den Zügen" bereits 1950 mit dem Befehl Nr. 2/50 vom Chef der DVP, Karl Maron, beschlossen worden.⁷ Seitdem kontrollierten sie nicht nur den regulären Reise- und Berufsverkehr, sondern auch die Transit- und Interzonenzüge in Richtung der westlichen Staatsgrenze zur Bundesrepublik.

Im Januar 1953 wurde die Transportpolizei vorübergehend (bis 1957) in das Ministerium für Staatssicherheit eingegliedert. Danach unterstand sie bis zu ihrer Auflösung 1990 dem Ministerium des Innern⁸. Zuletzt wurden die verbliebenen etwa 2 000 Transportpolizisten unter ihrem letzten Leiter der Hauptabteilung Transportpolizei, Oberst

3 Vgl. ebd., S. 538 f.

4 Das TPA Magdeburg bestand aus drei TPR: TPR 1 (Hauptbahnhof Magdeburg, Eilsleben, Oschersleben), TPR 2 (Rothensee, Buckau, RAW Magdeburg, Herrenkrugbrücke), TPR 3 (Bahnhof Brandenburg, Genthin, Burg).

5 Vgl. Mittmann, Wolfgang: Transportpolizei, S. 538 f.

6 Vgl. Schulze, Dieter: das große Buch, S. 157.

7 Vgl. Mittmann, Wolfgang: Transportpolizei, S. 542.

8 Vgl. ebd., S. 543 f.

der DVP Manfred Zeuner, als Bahnpolizei in den Bundesgrenzschutz-Ost der Bundesrepublik eingegliedert⁹.

Aufgaben – polizeiliche Arbeit, Zugkontrolle und Hinterlandsicherung

Nach 1949 bestanden die Hauptaufgaben der Transportpolizei allgemein in der Sicherung des Schienennetzes, der Kriminalitätsbekämpfung auf Reichsbahngelände, dem Schutz von Transportgut, der Überwachung des Personen- und Güterverkehrs und der Sicherung von Betrieben und Grundstücken der Deutschen Reichsbahn.

Die alltäglichen polizeilichen Aufgaben umfaßten die Kontrolle von Zügen und Reisenden, die Untersuchung von Unfällen und Betriebsstörungen auf dem Gebiet der Deutschen Reichsbahn sowie außerordentliche Absicherungsmaßnahmen bei sogenannten außerplanmäßigen Zugfahrten wie Militärtransporten oder Staatssonderfahrten. In diesen Fällen wurde die Personalstärke auf den Bahnhöfen erhöht sowie die Kontrolle durch die ZBK verstärkt.

Die Aufgaben der ZBK bestanden vor allem in der Beobachtung und Kontrolle aller Reisenden und der Kontrolle des gesamten Fahrpersonals auf Genehmigung zum ordnungsgemäßen Passieren des Sperrgebietes, sowie in der Inspektion von Versteckmöglichkeiten im und am Reisezug, der sogenannten Innentransportmittelkontrolle (ITMK). Diese beinhaltete das Durchsuchen aller Versteckmöglichkeiten in Hohlräumen, die gründliche Überprüfung der einzelnen Abteile, das Abgehen des Zuges mit Spürhunden sowie die äußere Kontrolle auf Verstecke, „Anschmierungen“ und Schäden. Des Weiteren sollten Gegenstände ausfindig gemacht werden, die illegal in den Zügen transportiert werden sollten und beispielsweise in den sanitären Anlagen, hinter Spiegeln und unter den Sitzen versteckt worden waren.¹⁰

Die „Zuführung“ von festgenommenen Personen und die Außensicherung der Züge bei Unfällen oder außerplanmäßigen Halten oblagen ebenfalls den ZBK. An Stellen, an denen Züge warten oder langsam fahren mußten, weil ein anderer Transitzug Vorrang hatte, mußten die Transportpolizisten den Zug von außen sichern, damit sich niemand dem Zug nähern oder den Zug verlassen konnte. Besonders brisant waren diese Halte innerhalb des Grenz- und Sperrgebietes, da sich so die Möglichkeit eines „ungesetzlichen Grenzübertritts“ ergeben konnte.¹¹ Im Zug- und Reiseverkehr hatten die ZBK bestimmte Strecken innerhalb der Zuständigkeitsbereiche der TPÄ und der AVT zu betreuen, auf denen sie vom Start- bis zum Zielbahnhof die Kontrollen in den Zügen durchführten.

Das Verhindern von Fluchtversuchen und damit verbunden das Ergreifen potentieller „Grenzverletzer“ gehörte neben den eben beschriebenen polizeilichen Tätigkeiten zum alltäglichen Aufgabenspektrum der Transportpolizisten.

Ab Mitte August 1961 wurde – aus gegebenem Anlaß durch die „Maßnahmen der Regierung am 13. August 1961“¹² – die sogenannte „politisch operative Sicherung“ zu einer der Hauptaufgaben der Transportpolizei erklärt.

9 Vgl. ebd., S. 548.

10 Vgl. Kuhlmann, Bernd: Deutsch-Deutsche Grenzbahnhöfe. Ost-West-Eisenbahnverkehr 1945–1990, 3. überarb. Aufl. München 2012, S. 24.

11 Vgl. Gemeinsame Festlegung des Arbeitsbereiches Paßkontrolle des MfS und der HA Transportpolizei des MdI. In: BStU, MfS, BV Mgb., Abt. XIX, Nr. 2297, Bl. 170; Bock, Peter: Interzonenzüge. Eisenbahnverkehr im geteilten Deutschland 1945–1990. München 2007, S. 119.

12 Zitiert nach: Jahreseinschätzung 1961 ZBK, 15.12.61. In: LASA MD, Rep. M 26, Nr. 138, Bl. 83.

“Hinterlandsicherung” lautete ab dem 13. August 1961 das Stichwort für die Transportpolizisten, konkret das rechtzeitige Verhindern von Straftaten bzw. Grenzdelikten, bevor “potentielle Täter” das Grenzgebiet mit dem Zug erreichten. Bereits beim Einsteigen in den Zug sollte die geplante Tat erkannt und verhindert werden.¹³ Diese “potentiellen Täter” waren vor allem DDR-Bürger, die mit dem Zug über die Grenze fahren wollten,



Originalunterschrift: „Die enge Zusammenarbeit der Eisenbahner und Transportpolizisten ist eine wichtige Voraussetzung für einen sicheren Eisenbahnverkehr. Die Eisenbahner schätzen die Gewissenhaftigkeit und den Rat der Transportpolizisten.“ Quelle: Bildband der Volkspolizei, Dresden 1980.

um so die DDR zu verlassen. Die Transportpolizisten wurden geschult, um bereits am Verhalten und Auftreten von Reisenden beim Zustieg die Absicht zur Flucht erkennen zu können. Einen potentiellen “Grenzstraftäter” sollte ein aufmerksamer Transportpolizist sofort an folgenden Verhaltensweisen und Merkmalen erkennen: Kein bzw. ein ungültiger Fahrausweis, ein Versuch, sich der Fahrkartenkontrolle zu entziehen, Bitten um Auskunft Züge ins Grenzgebiet betreffend, die Anreise aus dem Hinterland (meist ohne Gepäck), ein unsicheres Gesamtverhalten, das intensive Studieren von Karten oder Fahrplänen, ein erkennbarer Widerspruch zwischen Dialekt und Abgangsbahnhof, ein übernächtiges und ungepflegtes Erscheinungsbild, die Anreise als Urlauber sowie verzögertes Aussteigen.¹⁴ Viele der in diesem Zusammenhang aufgegriffenen Reisenden versuchten sich im Abteil oder im Außenbereich der Züge zu verstecken. Dies gelang am ehesten während eines planmäßigen oder unplanmäßigen Halts. Der Versuch, mit einer gekauften Fahrkarte ohne Rückfahrticket in den Westen zu fahren, war meist ebenso zum Scheitern verurteilt, wie unter gleichen Umständen die Fahrt mit offizieller Reiseerlaubnis, zum Beispiel für einen Verwandtenbesuch in der Bundesrepublik. Stellten die Transportpolizisten solche Personen fest,

wurden diese auf Bahnhöfen oder in den Zügen festgehalten und meist noch am selben Tag an das MfS oder die DVP überstellt.

¹³ Vgl. Petzold, Frank: Zu einer elementaren MfS-Dienstvorschrift der achtziger Jahre für das Grenzregime. In: Timmermann, Heiner (Hrsg.): Diktaturen in Europa im 20. Jahrhundert – der Fall DDR (= Dokumente und Schriften der Europäischen Akademie Otzenhausen Bd. 79). Berlin 1996, S. 329.
¹⁴ Vgl. BStU, MfS, BV Mgb, Abt. XIX, Nr. 1338, Bl. 11.

Gemeinsam für Sicherheit und Ordnung – Zusammenarbeit mit dem MfS

Die Zusammenarbeit der Transportpolizei mit dem MfS begann bereits in den 1950er Jahren. Von 1953 bis 1957 unterstanden die Transportpolizeiämter zunächst dem Staatssicherheitsdienst. Die Ergebnisse der Zugkontrollen, denen zufolge der Zugverkehr regelmäßig als „Angriffsfläche“ für Spionage, Schmuggel (als verdächtige Güter galten dabei vor allem „Schundliteratur“, Wertgegenstände, Geld, Alltagsgegenstände wie Besteck und Geschirr) und versuchten Menschenhandel genutzt worden sei, hatten das Interesse des MfS geweckt.

Die sogenannte Feindtätigkeit gehörte ebenfalls zu den Deliktategorien, mit deren Verfolgung die Transportpolizei befaßt war. Zu den diesbezüglich erfaßten Straftatbeständen bzw. Tatvorwürfen zählten neben dem Verdacht auf Spionagetätigkeit die versuchte Kontakt- und Verbindungsaufnahme, Abwerbungsversuche sowie das Verbreiten von „Hetzmateriale“. Als Indizien für „Feindtätigkeit“ galten den Transportpolizisten bei überprüften Reisenden unter anderem mitgeführte Zettel mit Telefonnummern und Adressen, Lageskizzen des Grenzgebiets oder Landkarten der DDR.¹⁵

Nach 1957 unterstand die Transportpolizei wieder dem Ministerium des Innern. Die monatlichen Berichte und Lageeinschätzungen der Leiter der AVT wurden jedoch weiterhin bis 1989 an das MfS übermittelt. Insbesondere die Statistiken über die Verhinderung und Aufklärung von „Republikflucht“-Versuchen waren für die Bezirksverwaltung des MfS von Interesse. Diese Statistiken führten aus, wie viele Personen im Grenzgebiet aufgegriffen, welche „Verbrechen“ (Versucher illegaler Grenzübertritt, Schmuggel von Devisen, Gütern oder „Hetzmateriale“, Vandalismus, etc.) ihnen vorgeworfen und an welche Sicherheits- bzw. Strafverfolgungsorgane sie überstellt wurden. Stammen die aufgegriffenen Personen aus einem anderen DDR-Bezirk, so wurden sie der DVP oder dem MfS in diesem Bezirk überstellt, nachdem vor Ort die Personalien aufgenommen, Beweise gesichert und eine erste Vernehmung durchgeführt worden war.

Die Zusammenarbeit des MfS mit der Transportpolizei intensivierte sich wieder in den 1970er Jahren im Zuge des zunehmenden Interesses der Staatssicherheit an „Vorfällen“ und „Vorkommnissen“ im Transitverkehr. Zu diesen zählten unter anderem versuchte Kontaktaufnahmen westdeutscher Fahrgäste, die nach Fahrplänen oder Sehenswürdigkeiten fragten, Auskünfte haben wollten oder einfach so das Zugpersonal ansprachen. Weit verbreitet waren auch sogenannte „Schmierereien“, die man heute wohl als „Graffiti“ bezeichnen würde: Schriftzüge, die vor allem an den Wänden und Fenstern der Zugtoiletten hinterlassen wurden und mit denen Reisende ihre – oftmals politische – Meinung kundtaten.¹⁶ Ebenso mußten liegengelassene oder versteckte Gegenstände gemeldet werden, wie Zeitungen, Kassetten, Bücher, persönliche Dinge und vor allem Geld. Die Bandbreite der in den Transitzügen gefundenen Geldbeträge reichte von unter oder hinter dem Sitz liegengelassenem Kleingeld bis hin zu mehreren Tausend Zloty, versteckt im Mülleimer auf der Zugtoilette. US-Dollar, britische Pfund oder französische Franc waren unter den aufgefundenen Fremdwährungen genauso vertreten wie die Deutsche Mark.

Das zunehmende Interesse des MfS ging einher mit den Entwicklungen im deutsch-deutschen Zugverkehr. Am 21. Dezember 1972 wurde der Grundlagenvertrag über die

15 Vgl. Monatsanalyse Mai 1960. In: LASA MD, Rep. M 26, Nr. 138, Bl. 45.

16 Beispiele für solche „Anschmierungen“ finden sich in den monatlichen Transitberichten der Transportpolizei Magdeburg: „Scheiß DDR“, „Honecker ist doof“, „SED-Schweine“, „2 000 Westmark für Honeckers Kopf“, „Wir im Westen sind die Besten“. Auszüge aus den Transitberichten des TPA Mgb von Dezember 1982 bis Juni 1987. In: LASA MD, Rep. M 26.

Beziehungen zwischen der Bundesrepublik und der DDR ratifiziert. Ein Teil dieses Vertragsprozesses beinhaltete das Transitabkommen zwischen beiden Staaten, das bereits ein Jahr zuvor unterschrieben worden war, und den Verkehrsvertrag zwischen der Bundesrepublik und der DDR von Mai 1972. Gegenstand des Transitabkommens war der Transitverkehr von Personen und Gütern auf den Straßen und auf den Schienenwegen zwischen der Bundesrepublik und West-Berlin¹⁷.

Für Zugreisende aus der Bundesrepublik und West-Berlin bedeutete das Transitabkommen in der Praxis eine Erleichterung der Reisebedingungen und nicht zuletzt eine Verringerung von Problemen auf der Transitstrecke. Nicht nur die häufig vorkommenden Verspätungen durch unplanmäßige Halte auf der Strecke nach Berlin, sondern auch die oft unnötig ausgedehnten, langen Kontrollaufenthalte zur Überprüfung des Zuges und zum Zusteigen des Betriebs- und Kontrollpersonals an den Grenzbahnhöfen hatten an den Nerven der Reisenden gezerrt¹⁸. Die penibel durchgeführte Kontrolle von Reisenden, deren Gepäck und dem gesamten Zug konnte mitunter Stunden in Anspruch nehmen. Die oftmals abweisende und wenig freundliche Haltung der Mitarbeiter von Reichsbahn und Transportpolizei gegenüber Reisenden aus der Bundesrepublik trug das ihre zu einer negativen Stimmung unter den Transitreisenden bei¹⁹.

Die Kontrollaufenthalte der Transitzüge an den Grenzübergangsstellen (GÜSt) sowie die Verkehrs- und Betriebshalte auf der Strecke wurden im Zuge des Transitabkommens und des Verkehrsvertrages ebenfalls auf ein Minimum beschränkt. Die Kontrolle, Durchsuchung und Festnahme von Reisenden war nun nur noch unter dem dringenden Tatverdacht eines Mißbrauchs der Transitstrecke zulässig und mußten in jedem Fall sofort an die Behörden der Bundesrepublik gemeldet werden.

All diese Erleichterungen führten zu einem erhöhten Reiseaufkommen auf den Transitstrecken durch die DDR. Damit erhöhte sich gleichzeitig auch die "Gefahr" der "politisch-ideologischen Diversion" durch die Reisenden im Zug, was wiederum zusätzlichen Einsatz der Transportpolizei erforderte.

Grundsätzlich galt für die im Transitverkehr eingesetzten Transportpolizisten, daß jede Fundsache und jedes Vorkommnis im Zug unverzüglich an den Leiter der Paßkontrollleinheit des MfS (PKE) zu melden war.²⁰ Die PKE unterstanden der Hauptabteilung (HA) VI des MfS. Zu Beginn der 1970er Jahre gegründet, sollten die Mitarbeiter der PKE dabei die Einhaltung und Durchsetzung der Regelungen des Transitabkommens überwachen, besonders im Hinblick auf die Verhinderung des Transitmißbrauchs, die "politisch-operative" Überwachung der Grenzübergänge sicherstellen und vor allem verhindern, daß der grenzüberschreitenden Verkehr für finstere Zwecke mißbraucht wurde²¹. Bei Reisenden mit auffälligem Verhalten oder ohne die nötigen Papiere war umgehend der Zugführer der PKE an der nächsten Grenzübergangsstelle in Kenntnis zu

17 Vgl.: Delius/Lapp: Transit Westberlin, S. 128.

18 Mit dem Transitabkommen von 1971 wurden diese Aufenthalte an der Grenzübergangsstelle auf ein notwendiges Minimum beschränkt, um der Ausdehnung der Halte aus nichtigen Gründen Einhalt zu gebieten.

Vgl. Delius/Lapp: Transit Westberlin, Seite 131.

19 Viele Beschwerden und Eingaben von Bürgern der DDR an die Deutsche Reichsbahn und die Transportpolizei richteten sich gegen unfreundliches und negatives Verhalten des Kontrollpersonals, massive Kontrollen und gegen das unrechtmäßige Festhalten und Befragen.

Vgl.: Sammlung von Beschwerden an das TPA Magdeburg. In: LHASA, MD, Rep. M 26 Nr. 112/1, ohne Seitenangabe.

20 Vgl. Gemeinsame Vereinbarung zwischen dem Ministerium des Innern und dem Ministerium für Staatssicherheit, 1. Juni 1972. In: BStU, MfS, BdL/Dok., Nr. 6405, Bl. 5.

21 Vgl. Gemeinsame Festlegung des Arbeitsbereiches Paßkontrolle des MfS und der HA Transportpolizei des MdI, Bl. 167.

setzen.²² Selbst wenn es sich nur um ein Auskunftersuchen oder die Frage nach einer Sehenswürdigkeit am Rande der Strecke handelte, wurde der Reisende sofort gemeldet und die Personalien gegebenenfalls herausgesucht und weitergeleitet.²³ Dies läßt sich in den monatlichen Berichten des Leiters des TPA Magdeburg an die Bezirksverwaltung des MfS bis Ende der 1980er Jahre detailliert nachvollziehen.

Ab den 1970er Jahren waren die ZBK der Transportpolizei und die Paßkontrollenheiten des MfS gemeinsam für die Kontrolle, Abfertigung und die „politisch-operative Sicherung“ der Reisenden in den Transit- und Interzonenzügen verantwortlich.²⁴ Die beiden Kontrollinstanzen sollten sowohl eng miteinander, als auch mit den Mitarbeitern der Mitropa, den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn und mit den Volkspolizeikreisämtern (VPKÄ) zusammenarbeiten.²⁵ Hinzu kam die Zusammenarbeit mit den Grenzzollämtern an den Grenzübergangsstellen, die dort für die Waren- und Gepäckkontrolle verantwortlich waren.

Die Arbeit der Transportpolizisten begann im Transitverkehr mit dem Zustieg an der GÜSt. Erst nach einer gründlichen Innentransportmittelkontrolle (ITMK) durfte der Zug in die DDR weiterfahren. Die Kontrollen innerhalb der Transitzüge hatten gemäß den Vereinbarungen des Transitabkommens während der Fahrt zwischen der Ein- und Ausreise in die DDR stattzufinden.²⁶ Die Mitglieder der ZBK und der PKE verließen den Zug erst wieder an den Ausreisegrenzübergangsstellen.²⁷

Eine große Rolle spielten bei der Zusammenarbeit auch die von der Transportpolizei und dem MfS innerhalb der Deutschen Reichsbahn oder der Mitropa angeworbenen freiwilligen Helfer²⁸. Deren Einsatz gehörte seit 1952 zur regulären Kontrollarbeit im Grenzbereich und wurde ins Leben gerufen, um die Polizei und die Grenztruppen bei der Sicherung des „Hinterlandes“ zu unterstützen²⁹. Die Helfer sollten in ihnen zugeordneten Räumen und auf bestimmten Strecken auffällige Vorgänge und Personen beobachten und an die ihnen zugeteilte Kontaktperson bei der Grenzpolizei, der DVP oder der Transportpolizei melden. Ihre Unterstützung der regulären Polizeiarbeit wurde als „[...] die aktive und differenzierte Mitarbeit weiterer geeigneter Bürger bei der Erfüllung der Aufgaben³⁰“ gesehen, stets begrüßt, ausgebaut und durch regelmäßige Schulungen professionalisiert³¹.

Das in den Unterlagen und Richtlinien für die Transportpolizisten vielfach beschworene Zusammenwirken zwischen den beteiligten Dienstseinheiten und Institutionen scheint im

22 Vgl. Gemeinsame Festlegung des Arbeitsbereiches Paßkontrolle des MfS und der HA Transportpolizei des MdI. In: BStU, MfS, BV Mgb., Abt. XIX, Nr. 2297, Bl. 178.

23 Vgl. Gemeinsame Vereinbarung zwischen dem Ministerium des Innern und dem Ministerium für Staatssicherheit, 1. Juni 1972, Bl. 6.

24 Die Organisation des Zusammenwirkens während der Fahrt oblag dem Leiter der Kontrollgruppe der PKE. Vgl. Gemeinsame Festlegung des Arbeitsbereiches Paßkontrolle des MfS und der HA Transportpolizei des MdI. In: BStU, MfS, BV Mgb., Abt. XIX, Nr. 2297, Bl. 172.

25 Vgl. Transportpolizeivorschrift Nr. 20/83 des Ministers des Innern für den Dienst der Transportpolizei auf dem Gelände der Deutschen Reichsbahn, 4.10.1983. In: BStU, MfS, BV Mgb., Abt. XIX, Nr. 2297, Bl. 4.

26 Vgl. Gemeinsame Festlegung des Arbeitsbereiches Paßkontrolle des MfS und der HA Transportpolizei des MdI. In: BStU, MfS, BV Mgb., Abt. XIX, Nr. 2297, Bl. 153.

27 Vgl. ebd., Bl. 181.

28 Vgl.: Delius, Friedrich Christian/Lapp, Peter Joachim: Transit Westberlin, Seite 288.

29 Vgl.: Lapp/Ritter: Die Grenze, S. 51.

30 Zitiert nach: Budde, Heidrun: Reisen in die Bundesrepublik und der „gläserne“ DDR-Bürger. Eine Dokumentation. Baden-Baden 1997, S. 29.

31 Vgl.: Einschätzung der Wirksamkeit der Arbeit mit den freiwilligen Helfern der DVP im Verantwortungsbereich des TPA MD, Leiter TPA MD, Magdeburg, 28.8.1987. In: LHASA, MD, Rep. M 26 Nr. 657/1, ohne Seitenangabe.

Alltag nicht immer funktioniert zu haben. In einigen Monats-, Halbjahres- oder Jahresberichten aus den 1980er Jahren wird beispielsweise darauf hingewiesen, daß die Zusammenarbeit noch zu optimieren sei.³² Sowohl die PKE als auch die ZBK hatten die Befugnis, Reisende in den Zügen zu kontrollieren. Die Transportpolizei war jedoch grundsätzlich für alle Vorgänge auf dem Gelände und in den Zügen der Deutschen Reichsbahn verantwortlich³³. Durch diese Situation, in der sich die einzelnen Verantwortungsbereiche überschneiden, ist es durchaus vorstellbar, daß es im Alltag des öfteren zu „Kompetenzgerangel“³⁴ zwischen den Kontrollinstanzen kam.

Die Transportpolizei im Grenzbezirk Magdeburg

Auf Grund seiner Lage in unmittelbarer Nähe zur Westgrenze der DDR war das Gebiet des späteren Bezirks Magdeburg³⁵ bereits seit der Staatsgründung 1949 ein wichtiger Durchgangsbereich für den Auto- und Zugverkehr zwischen beiden deutschen Staaten bzw. der Bundesrepublik und West-Berlin. Die meisten Züge, die von der DDR aus in die Bundesrepublik fuhren, durchquerten den Bezirk als Transit- oder Interzonenzüge über den Hauptbahnhof Magdeburg.³⁶

Mit Oebisfelde und Marienborn lagen gleich zwei wichtige Grenzübergänge im Verantwortungsbereich der Abschnittsverwaltung Transportpolizei Magdeburg. Vor allem Marienborn spielte dabei als eine der größten und prominentesten DDR-Grenzübergangstellen im Alltag eine gewichtige Rolle.

Im Bezug auf die Abteilung Wasserschutz galt das Augenmerk der Überwachung der Wasserstraßen im Grenzbezirk Magdeburg vor allem für den zum Teil grenzüberschreitenden Schiffsverkehr auf der Elbe, dem Elbe-Havel-Kanal und dem Mittellandkanal.

Zum Bereich der Abschnittsverwaltung der Transportpolizei Magdeburg gehörten seit 1959 drei TPÄ: Magdeburg, Aschersleben und Stendal. Das TPA Magdeburg wurde wiederum in mehrere TPR unterteilt: TPR 1 (Hauptbahnhof Magdeburg, Eilsleben, Oschersleben), TPR 2 (Rothensee, Herrenkrugbrücke, Buckau, RAW Magdeburg), TPR 3 (Bahnhof Brandenburg, Genthin, Burg) und das TPR Transit – eine Besonderheit, die neben der geographischen Lage die herausgehobene Stellung des Grenzbezirks markierte. Die Transportpolizisten dieses TPR mit Sitz in Marienborn waren für die Kontrollen der Transitzüge auf DDR-Gebiet verantwortlich, die durch den Bezirk Magdeburg nach West-Berlin fuhren.

Die Aufgaben der Transportpolizisten im Grenzbezirk unterschieden sich grundsätzlich nicht von denen aus anderen Bezirken. Alltäglich waren die polizeilichen Aufgaben, wie die Untersuchung von Frachtdiebstählen, Unfällen oder anderen Vorkommnissen auf Bahnhöfen oder Gleisen, ebenso wie die Kontrolle der Reisenden in den Zügen.

32 In einem Transitbericht von Juni 1984 wird beispielsweise erwähnt, daß der Leiter der Transitgruppe PKE die Arbeit des ZBK „ernsthaft bemängelt“ habe. Dies zeigt, daß PKE und die Transportpolizei durchaus Kritik an der Arbeit der jeweils anderen Institution äußerten. Vgl. LASA MD, Rep. M 26, Nr. 18/1.

33 Vgl. Mittmann, Wolfgang: Transportpolizei, S. 542.

34 Zitiert nach: Lapp, Peter Joachim: Die Mauer. Eine Grenze durch Deutschland. Erfurt 2011, S. 87.

35 Der Bezirk Magdeburg entstand erst 1952 und umfaßte den nördlichen Teil des Landes Sachsen-Anhalt.

36 Der Transportpolizeiabschnittsverwaltung Magdeburg oblag damit die Aufsicht und Kontrolle über vier wichtige Eisenbahnlinien: Die Strecke Berlin–Magdeburg–Marienborn (Grenzübergang), die Strecke Berlin–Stendal–Oebisfelde (Grenzübergang), die Strecke Wittenberge–Stendal–Magdeburg–Halle (Ostseeverbindung) sowie die Strecke Oebisfelde–Magdeburg–Leipzig.

Zu den Sonderfahrten, bei denen erhöhte Aufmerksamkeit und Aktivität erforderlich war, zählten im Bezirk Magdeburg beispielsweise Fahrten im Rahmen von Kinder-Ferien-Aktionen, der „Ostseewoche“, verschiedener Großveranstaltungen wie des Evangelischen Kirchentags, die Absicherung von Staatssonderfahrten und Militärtransporten der NVA und der Alliierten, sowohl aus dem Westen als auch aus der Sowjetunion. Hinzu kam im besonderen Maße die Sicherung von Zügen und Bahnhöfen zu Fußballspielen des 1. FC Magdeburg. Die zusätzliche Absicherung stieß nicht immer auf Zustimmung, insbesondere bei den Fußballfans. Über die Jahre finden sich zahlreiche Beschwerdeschreiben, in denen Fahrgäste ihrem Ärger Luft machten: Durch die ausgedehnten und langwierigen Kontrollen auf den Bahnhöfen hatten sie die Fußballspiele, zu denen sie reisen wollten, teilweise oder sogar ganz verpaßt.³⁷

Hervorzuheben war die Einbeziehung des TPA Magdeburg in die Verhinderung von ungesetzlichen Grenzübertritten und die verstärkte Kontrolle von Reisenden in den Zügen durch das Grenzgebiet, die sich bereits in den 1950er Jahren abzeichnete.

In den monatlichen Berichten und Lageeinschätzungen des Leiters der AVT Magdeburg wurde bis in die 1960er Jahre festgehalten, wie viele Personen aufgrund welchen Verdachtes bzw. welchen Deliktes aufgegriffen worden waren. Die Personen wurden nach Alter, Herkunftsbezirk und Geschlecht verzeichnet. So stellten die Magdeburger ZBK beispielsweise im 1. Quartal 1960 221 Personen fest, die versucht hatten, insgesamt mehr als 1 100 Romane unbemerkt als „Schmuggelware“ in die DDR einzuführen. Vorwiegend handelte es sich dabei um Jugendliche und Personen über 50 Jahren, die Liebes- und Kriminalromane sowie Illustrierte mit sich geführt hatten.³⁸

Vermerkt wurde in den Monatsberichten auch, welches ZBK im Bezirk Magdeburg am „erfolgreichsten“ gearbeitet hatte. Der Erfolg wurde daran gemessen, wie viele Personen unter anderem aufgrund von Verstößen gegen das Paßgesetz sowie von versuchtem Schmuggel von „Schundliteratur“ oder Wertgegenständen aufgegriffen worden waren. Die Zahlen für das 2. Quartal 1960 zeigen beispielhaft, daß das ZBK Magdeburg innerhalb des Bezirkes Magdeburg die meisten Festnahmen aufzuweisen hatte: Allein 467 Personen wurden wegen des Verdachts festgenommen, die DDR illegal verlassen zu wollen. Das ZBK Stendal konnte im gleichen Zeitraum 211, das ZBK Aschersleben 145 Festnahmen nachweisen.³⁹

Mit dem 13. August 1961 änderte sich der Aufgabenbereich der Transportpolizisten im Grenzbezirk Magdeburg in Richtung der bereits erwähnten Hinterland- und „politisch-operativen“ Sicherung. Der Druck auf die westliche Staatsgrenze habe sich seit dem Mauerbau verstärkt, und Versuche, mit Zügen das Gebiet der DDR illegal zu verlassen, seien angestiegen, schätzte der Leiter der AVT Magdeburg im Dezember 1961 die Lage im Bezirk ein.⁴⁰ Die Auswertung der Statistiken der an der Grenze aufgegriffenen Personen ergibt jedoch ein gegenteiliges Bild: Ihre Zahl nahm nach dem 13. August 1961 signifikant ab. Hatten von Jahresbeginn bis zum 12. August 1961 noch mehr als 900 Personen versucht, die Grenze im Bezirk Magdeburg illegal zu überqueren und waren dabei von der Transportpolizei aufgegriffen worden, so konnten für die Zeit vom

37 Beschwerdeschreiben aus den 1980er Jahren finden sich beispielsweise in: Landesarchiv Sachsen-Anhalt, Abteilung Magdeburg (LASA MD), Rep. M 26, Nr. 112/1, Beschwerde von Bürgern.

38 Vgl. Analyse 1. Halbjahr 1960. In: LASA MD, Rep. M 26, Nr. 138, Bl. 23.

39 Ebd., Bl. 20 ff.

40 Vgl. Plan der operativen Arbeit für Dezember 1961. In: LASA MD, Rep. M 26, Nr. 7, Bl. 1.

13. August bis Ende des Jahres 1961 lediglich 49 Personen verzeichnet werden – alleine 42 davon im Zeitraum vom 13. bis zum 31. August 1961.⁴¹

Für die Transitzüge bilden die Lageeinschätzungen des Leiters der AVT Magdeburg sowie die monatlich an das MfS weitergeleiteten Transitberichte eine detaillierte Quellenbasis. Sie zeigen, wie detailliert Fundsachen und Vorkommnisse in den 1970er und 1980er Jahren verzeichnet wurden oder welche Frage an den Kontrollmitarbeiter im Zug die Weitergabe der Personalien an die PKE nach sich zog. Somit ergibt sich ein Bild der Situation in den Transitzügen, die von Schmuggelversuchen ebenso zeugt wie von politischen Äußerungen der Fahrgäste, sei es über eine „Anschmierung“ auf der Zugtoilette oder eine liegengelassene *Bild*-Zeitung mit plakativem Titel.

Anhand der Darstellung von bahnreisenden DDR-Bürgern in den monatlichen Berichten und Lageeinschätzungen der Transportpolizei Magdeburg wird deutlich, daß tatsächlich jeder von ihnen für einen potentiellen „Grenzverletzer“ gehalten wurde. Die Transportpolizei rechnete zu jeder Zeit mit der Möglichkeit, daß eine vermeintlich harmlose Bahnreise sich schon wenig später als heimtückischer Fluchtversuch entpuppen könnte. Urlaub und Ausreisewünsche hatten durch die Abgeschlossenheit der DDR nach außen „eine gemeinsame Richtung“⁴², wie Heike Wolter in ihrer Monographie zum Tourismus in der DDR konstatiert. Dies gilt, wie die Akten der Transportpolizei Magdeburg zeigen, bereits seit den 1960er Jahren mit der Verschärfung der Lage an der Grenze.

Hinzu kamen die Kontakte der Transportpolizisten mit den Reisenden aus der Bundesrepublik. Die Transitzüge durch das Gebiet der DDR wurden von der Transportpolizeiführung als eine ständige, potentielle Gefahrenquelle der „politisch-ideologischen Diversion“ eingeschätzt, wie die monatlichen Berichte des Leiters des TPA Magdeburg insbesondere für die 1980er Jahre eindrucksvoll belegen. Kontaktversuche, Geschenkangebote, versteckte und liegengelassene Gegenstände wie Geld oder Zeitungen sowie Schmierereien an den Wänden und Fenstern der Zugabteile erschwerten den Transportpolizisten die alltägliche Arbeit und machten es aus Sicht ihrer Vorgesetzten erforderlich, die Mitarbeiter genau zu schulen, das aktuelle „Feindbild“ immer wieder deutlich zu machen und den „Hass gegenüber dem Feind“⁴³ weiter auszuprägen.

Fazit – Was war die Transportpolizei?

Wenn Wolfgang Mittmann in seinem Artikel im *Handbuch der bewaffneten Organe der DDR* konstatiert, die Transportpolizei der DDR habe vor allem „die Rolle einer militärischen Reservetruppe für den Ernstfall“⁴⁴ gehabt, und erst an zweiter Stelle polizeiliche Aufgaben wahrnehmen müssen, so kann diese Aussage durch die Untersuchung des Grenzbezirks Magdeburg widerlegt werden. Sicherlich machten das Kontrollieren von Fahrscheinen, das Absichern von Unfallstellen und unbenutztem Bahnareal oder die Festnahme von randalierenden Fans nach Auswärtsspielen des 1. FC Magdeburg als normale polizeiliche Arbeit einen Großteil der alltäglichen Aufgaben der Transportpolizei aus. Doch dies kann nur als ein Aspekt gesehen werden. Gerade im Grenzbezirk Magdeburg hatten die Transportpolizisten direkten und entscheidenden Kontakt mit Menschen, die aus der DDR in den Westen flüchten oder als Westdeutsche in die DDR

41 Allein vom 1. bis zum 12. August wurden 331 Personen wegen Verstößen gegen das Paßgesetz bzw. versuchter „Republikflucht“ aufgegriffen. Die Statistik ergibt sich aus einer Auswertung der Einschätzungen, Monats- und Quartalsberichte der ZBK der Transportpolizei der Jahre 1957 bis 1961, zu finden in: LASA MD, Rep. M 26, Nr. 138, Bl. 3–35.

42 Vgl. Wolter, Heike: „Ich harre aus im Land und geh, ihm fremd“. Die Geschichte des Tourismus in der DDR (= Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung Bd. 10). Frankfurt/M. 2009, S. 64.

43 Zitiert nach: Jahreseinschätzung 1982. In: LASA MD, Rep. M 26, Nr. 611/2.

44 Zitiert nach: Mittmann, Wolfgang: Transportpolizei, S. 548.

reisen wollten. Der Umgang der Transportpolizisten mit potentiellen „Grenzverletzern“ in bezug auf die Sicherung des Hinterlandes, die Verhinderung von „Republikfluchten“ und die vermeintlich allgegenwärtigen Gefahr der „politisch-ideologische Diversion“ gehörten ebenso zum Arbeitsalltag. Die Transportpolizisten trugen daher die Hinterlandsicherung und die Zugkontrollen sowie durch ihre Zusammenarbeit mit dem MfS zur Überwachung der DDR-Bevölkerung bei, was sie zu einem bisher zu Unrecht nicht beachteten Teil des Repressionsapparates der DDR machte.