

Im Hinstorff-Verlag in Rostock erscheint im Herbst 2019 das Buch Schutzlos auf See – Angriffe auf die zivile Schifffahrt der DDR von Wolfgang Klietz. Der Autor hat nach umfangreichen Recherchen in Archiven und der Literatur sowie nach Gesprächen mit Zeitzeugen eine lange Reihe von Zwischenfällen zusammengetragen und ist dabei in mehreren Fällen auf bislang nicht publizierte Informationen gestoßen. Die Zeitschrift des Forschungsverbundes SED-Staat veröffentlicht mit Genehmigung des Verlages ein Kapitel aus dem Buch.

Rettung aus einem umkämpften Land – Besatzung der MÜGGELSEE nimmt Hunderte Menschen an Bord

Wolfgang Klietz

Der Kapitän stand unter Druck, sein Arbeitsplatz war in Gefahr. Andreas Neuendorf, Jahrgang 1947, war seit 1963 zur See gefahren – zwei Jahre zur Ausbildung auf dem Lehrschiff J.G. FICHTE, später als Matrose und danach mit Offiziers- und Kapitänspatent. Doch sein Staat traute ihm nicht. Außer den Eltern und seiner Schwester lebte die komplette Verwandtschaft im Westen. Außerdem war Neuendorf dafür bekannt, dass er kritische Fragen stellte. „*Eigentlich hätte ich wegen der Verwandten nie Kapitän werden können*“, sagt er rückblickend. Doch die Seefahrt der DDR brauchte Männer mit guter Ausbildung, Erfahrung, möglichst auch mit Klassenbewusstsein und Einsatz für den Sozialismus. Neuendorf trat wie alle seine Kollegen der SED bei, doch bespitzeln – das wollte er nicht. Ab 1985 drängte die Stasi immer öfter auf eine Zusammenarbeit als IM, aber Neuendorf blieb bei seinem Nein. „*Das kam für mich prinzipiell nicht infrage*“, sagt er. Neuendorf, zu dieser Zeit Kapitän der HETTSTEDT, lehnte es standhaft ab, als Spitzel zu arbeiten und, wie von der Stasi gefordert, beim geplanten Mittelmeereinsatz über die eigenen Kollegen zu berichten. Sein Einsatz wurde deshalb gestoppt. Wenig später musste er kurzfristig einspringen und das Kommando über die MÜGGELSEE übernehmen. Kein anderer Kapitän stand für die bevorstehende Reise zur Verfügung. Die Stasi drohte ihm erneut. Wenn er die Erklärung nicht unterzeichne, werde die kommende Fahrt in den Jemen die letzte an Bord eines DSR-Schiffes [Deutsche Seerederei Rostock] gewesen sein. Und ein Hauptmann ging noch weiter: „*Wenn du abhaust, holen wir dich zurück oder liquidieren dich.*“ Die MÜGGELSEE kam aus der Werft, als sie zu Beginn des Januars 1986 nach Neuendorfs Angaben „*mit einer bunt zusammengewürfelten Besatzung*“ in Rostock auslief und über die Häfen Aarhus, Hamburg, Antwerpen, den Bunkerhafen Ceuta und Suez nach Aden fuhr. Das Schiff hatte hauptsächlich Rammpfähle für Brückenbauer aus Dresden an Bord. Damit sollte im Südjemen das Projekt „Brücke über die Mangrovensümpfe“ fertiggestellt werden.

Der Frachter hatte neue wichtige Bauteile für die Hauptmaschine erhalten und sollte zu Beginn der Reise die Technik testen. In den ersten Stunden zeigten sich bereits erhebliche Probleme, die jedoch vom Leitenden Technischen Ingenieur Volker Schulz gelöst werden konnten. Eine ruhige Reise begann, die mit einer Rettungsaktion in einem Kriegsgebiet endete. Bei der Abreise des Schiffes war Aden den Seeleuten als sicherer und öder Hafen bekannt. Doch sie fuhren, ohne es zu ahnen, in ein schwer umkämpftes Land. Was war in der moskautreuen Volksdemokratischen Republik Jemen (VDRJ), so der offizielle Name, geschehen? Am 13. Januar 1986 hatten Leibwächter des Staatspräsidenten, Vorsitzenden und Generalsekretärs der Jemenitischen Sozialistischen Partei

(JSP), Ali Nasir Mohammed al-Hassani, bei einer Routinesitzung des Politbüros auf den Vize-Präsidenten und drei weitere Politiker geschossen. Angeblich wollte der Staatspräsident einem Putsch zuvorkommen. Teile der Armee, Milizen und Stammeskrieger rebellierten nach den Morden gegen den Honecker-Freund Ali Nasir, der Bürgerkrieg brach aus.

Die Gefechte erschütterten zunächst die Hauptstadt. Auch die Botschaften der UdSSR, der DDR und der Bundesrepublik wurden gezielt beschossen. Die Kämpfe zwischen Regierungstreuen und Aufständischen breiteten sich danach über das ganze Land aus. In nur zehn Tagen kamen bei den Kämpfen 15 000 Menschen ums Leben, weitere 20 000 wurden verletzt. Beobachter aus dem Ausland reagierten überrascht und entsetzt, wie brutal der Konflikt ausgetragen wurde. Der Autokrat Ali Nasir musste fliehen. „*Das Land ist faktisch ohne Führung*“, stellte die Hauptabteilung Aufklärung (HVA), die Auslandsspionageabteilung der Staatssicherheit, in einer Information über die Lageentwicklung im Jemen fest. Ihre Sorge galt offenbar weniger den Menschen im Land, als den politischen Konsequenzen des Putsches: „*Die gegenwärtige Situation gefährdet ernsthaft die Errungenschaften der Revolution.*“ Tausende Ausländer warteten auf ihre Rettung. Insgesamt waren vor dem Ausbruch der Kämpfe 304 DDR-Bürger im Jemen registriert, darunter 161 Männer, 87 Frauen und 56 Kinder. Die DDR half unter anderem beim Bau von Brücken, Tunneln und dem Gebäude des Zentralkomitees sowie in der Elektrotechnik und in Druckereien. Außerdem waren Berater für Handel und Industrie im Land. Die MfS-Mitarbeiter waren auch in den Jemen geschickt worden, um die Staatssicherheit aufzubauen. Alle fürchteten jetzt um ihr Leben. Am 16. Januar berieten die Botschafter Großbritanniens, Frankreichs und der Sowjetunion über die Evakuierung der Bürger. Auch die Botschaft der Bundesrepublik schaltete sich in die Gespräche ein und bat per Funk über die französische Botschaft um „*Intervention*“ des sowjetischen Außenministeriums. Aus der britischen Botschaft folgte kurz darauf die Nachricht, eine Evakuierung sei geplant. Sowjetische Kriegsschiffe sollten ausschließlich für Frauen und Kinder bereitstehen. Außerdem deutete der britische Botschafter in den Gesprächen an, dass möglicherweise auch Schiffe seines Landes kommen würden.

Dass im Jemen geschossen wurde, hatte Kapitän Neuendorf am 14. Januar im Roten Meer von einem Kollegen erfahren, der aus Aden kam. Auf die Nachricht reagierte er am 16. Januar mit einem schriftlichen „Maßnahmeplan Wartengebiet Aden“, den er mit dem Vermerk „*Nur für den Dienstgebrauch*“ klassifizierte. Der Kapitän wies ausdrücklich auf die Instruktionen der militärisch-maritimen Ausbildung (mmA) hin, die auf jedem Schiff regelmäßig geübt wurde, und ordnete unter anderem an, dass die Hauptmaschine ständig seeklar bleiben müsse und der „*absolute Verschlusszustand*“ eingehalten werde. Als er, im Seegebiet vor Aden angekommen, am Morgen des 17. Januar Lotsen und die Hafenverwaltung sprechen wollte, war niemand erreichbar. Der Kapitän entschied: Die MÜGGELSEE bleibt zur Sicherheit auf der Außenreede. Wie groß die Gefahr in den jemenitischen Gewässern war, hatte kurz zuvor die Besatzung des unter honduranischer Flagge fahrenden Frachters KOSMOS erleben müssen. Das Schiff war aus Somalia gekommen, geriet in der Nacht vom 14. auf den 15. Januar zwischen die Fronten und war nach einem Treffer in der Nähe der Mole gesunken.

Bei der Ankunft der MÜGGELSEE auf der Außenreede am Morgen des 17. Januars kamen kleine jemenitische Boote und Schlepper auf sie zu. Die Menschen harrten schon seit Tagen auf dem Wasser aus und baten um Hilfe. Die Besatzung verteilte Wasser, Milch, Zucker und Brot. An Land war die Situation dramatisch. Dichter Qualm stieg aus brennenden Öltanks auf und zog über die Küste. In den Straßen standen Jeeps voll beladen mit Leichen, die die Besatzung von der Kommandobrücke aus sehen konnte. „*Die Stadt war ein einziger Schwerölsumpf*“, berichtete eines der Besatzungsmitglieder, das das

zerschossene Aden mit den zerstörten Tanks besichtigt hatte. Der Ölhafen selbst war unversehrt geblieben.

Am 18. Januar kurz nach 8 Uhr startete ein Konvoi der DDR-Bürger in Richtung Strand. Die Fahrzeuge waren mit Flaggen des Roten Kreuzes und der DDR ausgestattet. An diesem Morgen warteten Hunderte Menschen auf Rettung. Zurück ins Land konnten sie nicht mehr, dort wurde geschossen. Doch auch am Strand waren sie nicht sicher. Von den Hügeln aus waren Maschinengewehre auf die Menschen gerichtet. Drei Tage hatten sie in der Stadt ausgeharrt und waren dann ans Meer geflüchtet, nachdem die sowjetische Botschaft einen kurzen Waffenstillstand ausgehandelt hatte. Der für die Evakuierung erforderliche Waffenstillstand stellte sich nur langsam ein. Über die erste Evakuierungsaktion berichtete ein DDR-Bürger: *„Während der gesamten Zeit wurden die bewaffneten Auseinandersetzungen ohne Rücksicht auf Ausländer, andere Zivilisten oder gar Verletzte geführt. Eine organisierte medizinische Hilfe, die von den Seiten respektiert wurde, konnten wir nicht beobachten. Außerdem mußten wir feststellen, daß Krankenfahrzeuge und Fahrzeuge mit grünem Kennzeichen (Ausländer) zum Waffentransport genutzt wurden.“*

Kapitän Andreas Neuendorf wollte helfen, doch zunächst konnte er nicht. Er musste nahe der Küste warten und sah die verzweifelten Menschen. *„Der Strand war voll“*, erinnert er sich. Dann befahl er, dem sowjetischen RoRo-Schiff SKULPTUR KLUPKINA zu folgen, ankerte in der Nähe des Strandes und beschloss angesichts der Not, sich ohne Genehmigung mit der MÜGGELSEE an der Evakuierung zu beteiligen – eine Entscheidung, die endgültig sein berufliches Aus bedeuten konnte. Per Funk wurden alle Schiffe im Gebiet auf englisch informiert. Neuendorfs Versuche, die eigene Botschaft zu erreichen, scheiterten. Die Besatzung des UdSSR-Schiffes hatte bereits mit Evakuierungen begonnen. *„Es waren Flüchtlinge, die meisten Frauen und Kinder“*, berichtet Neuendorf. Die SKULPTUR KLUPKINA nahm auch Angehörige des DDR-Botschaftspersonals an Bord und fuhr sie anschließend mit einem Rettungsboot zur MÜGGELSEE. Immer wieder pendelten die Boote zwischen dem Strand und der MÜGGELSEE und brachten Menschen in Sicherheit. Plötzlich feuerten Unbekannte von den Hügeln mit Leuchtmunition auf den Strand, eine sowjetische Korvette feuerte zurück. Das Kriegsschiff lag zwischen dem Strand und den Schiffen. Schlagartig kehrte wieder Ruhe ein. Die MÜGGELSEE funkte am 17. Januar an die Deutsche Seereederei in Rostock: *„Wir haben 33 Bürger der DDR an Bord. Durch die SU-Schiffe wurde seit 13 Uhr mit der Evakuierung begonnen. Wir sind seit 16 Uhr vor Anker bei Aden gegangen. Die Lage an Land und Flugplatz ist unklar. Auf empfohlenen Frequenzen kein Kontakt.“*

An der Rettung beteiligte sich auch die Besatzung eines ungewöhnlichen Schiffes. Die Jacht der britischen Königin Elizabeth II., die BRITANNIA, war zufällig in der Nähe. Die Decks boten reichlich Platz für die flüchtenden Menschen, darunter das komplette britische Botschaftspersonal und Bundesdeutsche. Botschaftsmitarbeiter der Bundesrepublik berichteten dem Auswärtigen Amt von einer sorgfältigen Planung der Briten. Auch mehrere DDR-Bürger konnten sich in dieser Nacht auf die BRITANNIA retten. Die Aktion zog sich bis Mitternacht hin, der Strand sei voll von Menschen gewesen, meldete ein Botschaftsmitarbeiter der Bundesrepublik ans Auswärtige Amt in Bonn. Von seinem Fenster aus konnte er die Rettung beobachten und habe sich gewundert, dass offenbar auch zahlreiche französische Männer in die Boote zu den Schiffen stiegen.

Doch nicht alle schafften es an diesem Tag in Sicherheit zu gelangen. Plötzlich fielen Schüsse. Die Situation nach dem Abbruch der Evakuierung schilderte ein Stasi-Mitarbeiter mit dem Tarnnamen „Ausland“, der als Inoffizieller Mitarbeiter zur Sicherung der Konspiration und des Verbindungswesens (IMK) im Jemen eingesetzt war: *„Was dann*

geschah, war die größte Schweinerei, die jemals passiert ist. Ca. 500 Zivilisten befanden sich noch am Strand, sie wurden voll unter Beschuss genommen. Wir haben uns im Sand vergraben, mit unseren Koffern Barrikaden gebaut. 15 Minuten später kam ein Botschaftskonvoi [und sie] holten uns zurück. Wir wurden in zentralen Objekten untergebracht. Wir lagen somit mitten in der Hauptfeuerlinie und es war den ganzen Tag über die Hölle. Erst abends gegen 18 Uhr hörte die Beschießerei auf. Ich stellte fest, dass unsere Botschaft ein [sic!] Volltreffer erhalten hatte. [...] Essen und Getränke werden rationiert.“ Um Mitternacht rollten Panzer der Aufständischen auf den Strand und beendeten endgültig die Rettungsaktion. Hunderte Menschen, darunter viele DDR-Bürger und Chinesen sowie das Gepäck vieler Briten blieben zurück. Die Menschen waren geflüchtet, Panzerketten zermalmten ihre Koffer und Taschen.

50 Kinder, 58 Frauen und 18 Männer hatten es bis zu diesem Zeitpunkt auf die MÜGGELSEE geschafft und teilten sich den Platz mit der 35-köpfigen Besatzung. Auch die Frau des Botschafters, Irene Krauß, hatte sich auf das Schiff gerettet sowie ein kranker PLO-Führer im Rollstuhl mit seinen bewaffneten Beschützern. Krauß bezeichnete die MÜGGELSEE in dieser Situation als ein „*Stück Heimat*“. Die verbliebenen Kinder aus der DDR, die es nicht zum Strand geschafft hatten, wurden in einem Gebäude der Jugendbrigade in Abyan untergebracht. Am selben Abend nahm der Mitarbeiter der bundesdeutschen Botschaft erneut Kontakt mit den Briten auf und berichtete von der Gruppe von DDR-Bürgern, die bei Sonnenuntergang zum Strand vorstoßen wollten, dabei jedoch beschossen worden seien. Davon wusste Kapitän Neuendorf vermutlich nichts. Er entschied zunächst, mit seiner Crew weiter vor Aden zu bleiben. Gemeinsam mit Schiffen aus der UdSSR, Großbritannien und Frankreich wollte er von den Stränden weitere Menschen retten. Die Versuche, die DDR-Botschaft zu kontaktieren, scheiterten weiterhin.

Von der DSR in Rostock traf am 18. Januar gegen 16 Uhr die Anweisung ein, mit den anderen Schiffen die Region zu verlassen und durch das „Tor der Tränen“ (Bab al Mandab) zwischen Asien und Afrika Djibuti anzulaufen und dort die Evakuierten auszushippen. Die DSR hatte eine gleichlautende Anweisung des Außenministeriums weitergegeben. In Djibuti sollte die Besatzung außerdem Versorgungsgüter für die ausharrenden Botschaftsmitarbeiter in Aden laden. Daraufhin verließ die MÜGGELSEE das Kriegsgebiet und nahm Kurs auf einen französischen Marinestützpunkt in Djibuti. Der Platz an Bord war knapp, die Flüchtlinge hatten nur wenig persönlichen Besitz dabei, die Besatzung half mit Spenden. So wurde die Ehefrau des ungarischen Botschafters, die mit ihrer Tochter in Badekleidung an Bord gekommen war, mit Hemd und Hose des Kapitäns eingekleidet. In Djibuti gingen die Flüchtlinge, darunter 110 Bürger der DDR, am Sonntag, 19. Januar, von Bord. Mitarbeiter des Außenministeriums betreuten die Flüchtlinge, sie flogen mit einer Sondermaschine nach Hause. Die IL-18 der Gesellschaft Interflug war im Auftrag der Hauptverwaltung Zivile Luftfahrt des Verkehrsministeriums am 18. Januar um 8 Uhr von Berlin-Schönefeld nach Djibuti geflogen und dort um 19:35 Uhr eingetroffen. Am 19. Januar war der Start um 14 Uhr vorgesehen und die Ankunft in Berlin am Tag darauf um 1:45 Uhr geplant. Tatsächlich traf die Maschine am 19. Januar um 23:17 Uhr mit 110 Passagieren in Berlin ein. Weitere achtzehn gerettete Menschen kamen nach einer Zwischenlandung auf Zypern am 20. Januar um 10:20 Uhr mit einem Flugzeug aus Moskau an.

Die Hilfsgüter bestellte Kapitän Neuendorf in Djibuti ohne Genehmigung der DSR bei einem Vertragsschiffshändler – eine Aktion, die ihm später in Rostock einige Probleme bereiten sollte, da das Außenministerium der DDR die Kosten nicht in harter Währung der DSR rückvergüten wollte. Die MÜGGELSEE verließ am 19. Januar um 17 Uhr, wenige Stunden nach der Ausschiffung der Flüchtlinge, den Hafen von Djibuti und hatte

Proviand, Wasser, Diesel und Medikamente für die Botschaft im Jemen an Bord. Für weitere Evakuierungen stand nun auch die Besatzung der FRANKFURT/ODER bereit, die sich auf Heimatkurs befand und am 19. Januar auf dem Seeweg vor Aden unterwegs war. Die Rettungsaktion war noch nicht beendet. Immer noch warteten viele Ausländer im Jemen auf eine Chance zur Flucht, darunter weitere DDR-Bürger und Bundesdeutsche. Neuendorf und seine Mannschaft segelten erneut in Richtung Aden. Sie folgten sowjetischen Schiffen. Inzwischen stand die internationale Rettungsaktion unter dem Schutz der Vereinten Nationen. Die UN, die Sowjetunion und die Palästinensische Befreiungsorganisation (PLO) hatten eine weitere Waffenruhe für die Evakuierung ausgehandelt.

Endlich gelang es Neuendorf auch, die Botschaft der DDR zu erreichen, die ihm eine Bitte des Außenministeriums übermittelte: Die MÜGGELSEE sollte weitere Bürger der DDR, des sozialistischen Auslands und der Bundesrepublik retten. Das Auswärtige Amt der Bundesrepublik Deutschland hatte zuvor die Behörden in Ost-Berlin gebeten, auch Bundesbürger in Sicherheit zu bringen. Dazu gehörten drei Mitarbeiter einer Hamburger Brauerei. Den Botschaftern der beiden deutschen Staaten im Jemen, Werner Krauß für die DDR und Volker Stanzel für die Bundesrepublik, fiel die Umsetzung des Plans nicht schwer. Die Männer verstanden sich, sie waren Freunde und arbeiteten gemeinsam an einer Lösung für die verzweifelten Menschen, die plötzlich in einem Kriegsgebiet lebten und so schnell wie möglich nach Hause wollten. In der Not des Bürgerkriegs arbeiteten Ost- und Westdeutsche zusammen. Vor dem Beginn der zweiten Aktion hatte die MÜGGELSEE zusätzlichen Proviand von der PRITZWALK übernommen, die im Containerdienst Djibuti angelaufen war. Weitere Hilfe bot die Schiffsführung der HALLE an. Im Hafen kauften Matrosen der MÜGGELSEE für den zweiten Einsatz Batterien, Taschenlampen, Kerzen, Erste-Hilfe-Material und Diesel für Notstromaggregate.

Zurück im Wartebereich vor Aden wurden die Hilfsgüter der MÜGGELSEE für die Botschaft auf See an ein Landungsboot der sowjetischen Marine übergeben. Den Hafen Adens konnten die Schiffe nicht mehr direkt anlaufen. Zu groß war dort die Gefahr, von Aufständischen oder Regierungstruppen unter Feuer genommen zu werden. Die MÜGGELSEE lag 20 Kilometer von der Hauptstadt entfernt vor dem Ölhafen Little Aden. Mit Autos hatte die DDR-Botschaft weitere Ausländer an den Strand gefahren, wieder waren die Rettungsboote im Einsatz. Doch immer noch warteten Menschen aus der DDR im Binnenland auf ihre Rettung: Familien einer FDJ-Gruppe, eine Baubrigade und mehrere Geologen. Am 22. Januar waren die meisten DDR-Bürger im Jemen in sicheren Räumen, sogenannten Konzentrierungsobjekten, untergebracht. Sie lagen alle maximal einen zwanzigminütigen Fußweg zur Botschaft entfernt. Die Vertretungen der DDR und der UdSSR hatten vereinbart, keine Risiken einzugehen. Die Schiffe blieben weiterhin vor der Küste. Nachdem sich am Abend des 22. Januars die Lage im Botschaftsviertel Khormaksar beruhigt hatte und größere Kampfhandlungen ausblieben, begann die Bestattung der Leichen, die noch auf den Straßen lagen. Evakuierungen über Little Aden wurden fortgesetzt.

Am 23. Januar bestand permanent Kontakt der DDR-Botschaft mit der MÜGGELSEE. Botschafter Werner Krauß bat die Besatzung des Schiffes, die Rettungsaktion fortzusetzen. In Abyan seien DDR-Bürger eingeschlossen, funkte er zur MÜGGELSEE, die noch am selben Abend nach Al Kud, 30 Seemeilen von Aden entfernt, fuhr. Dort begann am nächsten Morgen in der Dunkelheit die Aufnahme weiterer Menschen. Die dortige Evakuierung stand unter dem Schutz des Gouverneurs, der mit seinen Leibwächtern die Situation beobachtete. Auch die FDJ-Brigade mit ihrem W50-Lastwagen stand am Strand bereit. Bewaffnete jemenitische Kämpfer sicherten das Terrain. Doch hier konnten die Boote nicht bis zum Strand fahren. Die Menschen mussten über ein Seil hangeln,

das zwischen die Boote und den Lastwagen der Baubrigade gespannt wurde. Die Aktion musste schnell gehen, bald würde die Flut kommen. Zuerst gingen die Frauen und Kinder in die Rettungsboote, einige Jungen und Mädchen mussten getragen werden. Die See war unruhig. „*Die Wellen werden immer höher, unser Boot wird zur Achterbahn*“, berichtete ein Augenzeuge. Viele Menschen litten unter Seekrankheit, bis die Boote endlich an Bord der MÜGGELSEE gehievt wurden. Aus dem Bordlautsprecher tönte die Nachricht: „*Wir nehmen Kurs auf Djibuti.*“ Diesmal kamen 134 Flüchtlinge aufs Schiff: 74 aus der DDR und drei aus der BRD sowie 67 aus der ČSSR, Pakistan, Jordanien, Syrien, Sri Lanka, Indien, Algerien und dem Irak. Die geretteten Männer, Frauen und Kinder waren in Sicherheit. An Bord freuten sich Deutsche aus Ost und West gemeinsam über die Rettung. Nur einer nicht: Ein Professor aus der DDR erklärte dem Kapitän, er distanzieren sich von den Bürgern aus dem Nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet. Eine Äußerung, die an Bord auf wenig Verständnis stieß.

Zu den geretteten DDR-Bürgern bei der zweiten Aktion gehörte der Bauleiter einer FDJ-Brigade, Günter Mosler, der als Auslandskader in aller Welt unterwegs gewesen war. Seine Frau Helene war am 13. Januar von Berlin-Schönefeld über Moskau ins bis dahin vollkommen friedliche Aden geflogen. Stunden später begannen die Kämpfe. Mosler erfuhr über einen Kollegen von dem Attentat; er hatte den westdeutschen Auslandssender Deutsche Welle gehört. Sowjetische Botschaftsmitarbeiter boten die Evakuierung mit einem ihrer Schiffe an, doch Mosler wollte die Anweisungen der DDR-Botschaft abwarten. Am frühen Morgen des 23. Januar war ein FDJ-Mitglied am Haus der Moslers eingetroffen. Er hatte einen Funkspruch über die Ankunft der MÜGGELSEE gehört. Ein Gepäckstück sei erlaubt, damit müsse man zum Strand gelangen. Mit einem sowjetischen Geländewagen und begleitet von bewaffneten jemenitischen Sicherheitskräften hatten es die Moslers an den Strand geschafft. Bis zum 23. Januar, 18 Uhr, konnten 229 DDR-Bürger außer Landes gebracht werden. Im Land befanden sich noch 46 Männer und sieben Frauen aus der DDR sowie eine „Operativgruppe“ der Staatssicherheit und des Innenministeriums. Sie bestand aus siebzehn Mitarbeitern und drei Frauen – einer Ärztin, einer Sekretärin und einer Chiffrierexpertin. Am 24. Januar traf die MÜGGELSEE mit dem Ehepaar Mosler und den anderen Geretteten erneut in Djibuti ein. Bei der Ankunft im Hafen sahen die Evakuierten schon vom Deck die Vertreter von Hilfsorganisationen, der Botschaft und der Interflug, die an Land das Schiff erwarteten. Vom Hafen fuhr die Autokolonne direkt zum Flughafen. Die Kleidung einiger Passagiere war noch nass, als sie in die IL-62 der DDR-Fluggesellschaft Interflug einstiegen. An Bord befanden sich 100 DDR-Bürger, darunter sieben Kinder. Damit hielten sich keine Jungen und Mädchen aus der DDR mehr im Jemen auf. Auch die Bundesbürger flogen mit der Sondermaschine nach Ost-Berlin. Am Flughafen holten Mitarbeiter der Ständigen Vertretung sie ab. Für die Rückflüge der drei BRD-Bürger am 24. Januar von Djibuti nach Ost-Berlin stellte die Interflug der Botschaft der Bundesrepublik in Aden 9854,40 DM in Rechnung und kassierte die Devisen.

Zu den DDR-Bürgern, die gerettet wurden, zählte auch ein Mann mit dem Tarnnamen „Stein“, der als „Inoffizieller Mitarbeiter zur politisch-operativen Durchdringung und Sicherung des Verantwortungsbereiches“ (IMS) im Jemen tätig war und in einem Camp Geologen aus der DDR ausspionieren sollte. Am 19. Januar hatten sie erfahren, dass die Sowjetunion eine Evakuierung für ihre Bürger und die aus anderen sozialistischen Staaten beschlossen hatte, berichtete Stein an die Stasi-Zentrale. Daraufhin habe man die beiden Toyota-Geländewagen voll bepackt und sei nach Mukalla gefahren. Dort habe bereits das sowjetische Schiff STACHONOWEZ JAROLENKO bereitgelegt, um Flüchtlinge aufzunehmen. In der Nacht zum 20. Januar habe außerdem ein großer Konvoi mit sowjetischen Erdölarbeitern das Schiff erreicht. Mindestens 30 Lastwagen und andere

Fahrzeuge seien eingetroffen, berichtete Stein. Das Schiff verließ Mukalla am selben Tag um 7:15 Uhr und erreichte am 21. Januar um 17 Uhr Djibuti. Von dort wurden die Geretteten nach Moskau ausgeflogen. Stein erreichte Ost-Berlin am 22. Januar.

Die Lage in Aden war am 21. Januar immer noch chaotisch. Mitarbeiter der DDR-Staatssicherheit berichteten vom Einsatz schwerer Waffen in Aden. Heckenschützen nähmen im Botschaftsviertel Khormaksar auch Krankenwagen und Fahrzeuge von Ausländern unter Beschuss. Mehrfach sei auf Menschen vor der sowjetischen Botschaft ge feuert worden. *„Aufgrund dieser Situation ist der Versuch einer Fortsetzung der internationalen Evakuierungsaktion aus Aden am 21.1. gescheitert“*, steht in einem Schreiben vom 22. Januar. Hilfe von der befreundeten Staatssicherheit des Jemen war nicht zu erwarten. Bei einem Telefonat mit dem MfS des Landes habe sich herausgestellt, *„daß das Organ führungslos ist und nicht mehr operativ arbeitet“*. In dem Bericht für Ost-Berlin war außerdem von einem verwundeten Ehepaar aus der DDR die Rede, das medizinisch versorgt werde. In einem Schreiben vom 23. Januar berichtete der Stasi-Mitarbeiter, dass sich die Lage im Khormaksar endlich *„weitgehendst beruhigt“* habe. Die Heckenschützen um die sowjetische Botschaft seien mit Panzern bekämpft und größtenteils liquidiert worden.

Betroffen von den Wirren des Bürgerkrieges waren auch die Mitarbeiter des DDR-Außenhandelsbetriebs intercoop für wissenschaftlich-technische Leistungen. Nach der Evakuierung standen ihre Wohnungen leer, die Ausstattungen und ein Großteil des persönlichen Eigentums der Mitarbeiter waren zurückgeblieben. *„Es handelt sich um erhebliche DDR-Werte, die geborgen werden können und sollten“*, stand in einem Brief an den Generaldirektor der intercoop, Norbert Wichmann, vom 12. Februar 1986. Derzeit bestehe keine Gefahr mehr für Leib und Leben der DDR-Bürger in Aden. Damit stehe der Aufwand im geringen Verhältnis zum Nutzen für die DDR. Bei dem unbekanntem Absender handelte es sich offenbar um einen intercoop-Mitarbeiter in Aden, der im Land geblieben war. In dem Schreiben an den Generaldirektor kritisierte dieser ausdrücklich einen Genossen, der sich ohne Zustimmung seiner Vorgesetzten am 17. Januar evakuieren ließ und damit für wartende Frauen und Kinder einen Platz blockiert habe. Dieses Verhalten müsse auf der Ebene des Staates und der Partei zur Sprache gebracht werden. Die Entscheidung des Kollegen habe großes Befremden ausgelöst. Das Geologen-Team aus der DDR plante, nach den Unruhen seine Arbeit im Februar fortzusetzen. Zwar waren im Camp drei Wach- und Toilettenwagen zerstört, doch das gesamte Gelände wurde umzäunt und von jemenitischen Sicherheitskräften bewacht. Den Wissenschaftlern war es zuvor gelungen, Kühlschränke und -truhen sowie Waschmaschinen in Containern in Sicherheit zu bringen und in Aden einzulagern. Persönliche Wertgegenstände der Mitarbeiter wurden in Koffern auf die MÜGGELSEE verladen und nach Rostock verschifft.

Viele Ausländer mussten im umkämpften Jemen zurückbleiben. In einer „Außenpolitischen Sonderinformation“ berichtete das Außenministerium der DDR am 26. Januar, dass sich weiterhin 650 sowjetische Bürger – zumeist Bauarbeiter – sowie eine „Restgruppe“ von 35 DDR-Bürgern in dem Land aufhielten. Die sowjetische Botschaft hatte insgesamt 3 500 Menschen außer Landes gebracht. Bereits wenige Tage nach dem Putsch versicherten die jemenitischen Behörden den Vertretern aus der DDR, dass alle Verträge gültig bleiben und die Zahlungsverpflichtungen eingehalten würden. Diese Haltung des Jemens bekräftigte die Regierung am 27. Januar in einem Schreiben an Außenminister Oskar Fischer. Am 27. Januar schrieb ein MfS-Mitarbeiter nach Ost-Berlin: *„In Aden herrscht insgesamt Ruhe.“* Aus diesem Grunde gestatte die neue Führung des Jemen seit dem 26. Januar keine weiteren wie zuvor praktizierten Evakuierungen. Eine weitere Rettungsaktion durch die MÜGGELSEE für den 26. Januar habe daher

abgesagt werden müssen. Das neue Regime habe darauf hingewiesen, dass in weniger Tagen der Flugverkehr wieder aufgenommen werde. Damit waren die Evakuierungen über See beendet. Bei der internationalen Rettungsaktion konnten sich 6 000 Männer, Frauen und Kinder auf Schiffe aus Ost und West retten. Die MÜGGELSEE hatte den Aufenthalt in dem umkämpften Gebieten ohne Schäden überstanden. Rätselhaft bleibt bis heute der „Schatten“, der dem Schiff nach der zweiten Rettungsaktion gefolgt war. Auf dem Radar konnte Neuendorf ein Schiff ausmachen, das sich nicht zu erkennen gab und der MÜGGELSEE in einem Abstand von drei bis vier Seemeilen folgte. Offenbar passte es seine Geschwindigkeit so gut an, dass es per Fernglas nicht identifizierbar war.

Als die Evakuierung beendet war, wollte der Kapitän wissen, wer ihn beschattete, und hielt mit voller Fahrt auf das unbekannte Schiff zu. Der Kapitän und seine Besatzung staunten: Er konnte die SANGERHAUSEN aus der DDR identifizieren. Offenbar sollte ihre Besatzung die MÜGGELSEE beobachten. *„Wir grüßen seemännisch mit Typhon und Flagge, ohne telefonischen Kontakt zu haben“*, berichtete später ein Besatzungsmitglied über die sonderbare Begegnung. Die Kontaktaufnahme scheiterte, die SANGERHAUSEN reagierte nicht. Denn die Beschattung der MÜGGELSEE war von höchster Stelle abgesegnet. *„Durch das MS Sangerhausen, welches sich auf der Fahrt nach Ostasien befindet, erfolgt die Sicherung der Aktion“*, schrieb die Staatssicherheit in der Information Nummer 48/86 über die Evakuierung vom 22. Januar. Diese und sämtliche anderen Meldungen aus dem Jemen landeten im großen Verteiler des Ministeriums für Staatssicherheit, zu dem auch Minister Erich Mielke, HVA-Chef Markus Wolf und ihre Vertreter gehörten. Die Stasi beobachtete außerdem aufmerksam, wie Jemeniten in der DDR auf den Staatsstreich und die Kämpfe reagierten. *„Die angespannte Lage ist weiterhin durch Beunruhigung, Sorge und Diskussion gekennzeichnet“*, schrieb die für Spionageabwehr verantwortliche Hauptabteilung II der Staatssicherheit am 21. Januar in einer Lageeinschätzung. Hinweise auf Auseinandersetzungen oder geplante Aktionen lägen jedoch nicht vor. *„Die Sorgen um die Ausnutzung der gegenwärtigen Situation durch den Imperialismus nehmen zu“*, hieß es weiter. *„Übereinstimmend wird die Beendigung der bewaffneten Auseinandersetzungen als vordringliche Aufgabe angesehen. Zu besonderer Beunruhigung führen westliche Meldungen über 9 000 bis 10 000 Todesopfer im Heimatland.“* Die HA II beobachtete auch in den Tagen danach die Situation in der Botschaft des Jemens in Ost-Berlin sowie bei jemenitischen Staatsbürgern in der DDR.

Über die Evakuierungen war in der DDR-Presse nur wenig zu lesen, die MÜGGELSEE erschien in den Berichten nur am Rande. In einer Meldung berichtete das *Neue Deutschland* am 24. Januar von dem Schiff, das 153 Menschen aufgenommen hatte. Nur einen Absatz widmete das *Neue Deutschland* am 25. Januar 1986 der Rettungsaktion: *„Die Evakuierung von Bürgern ausländischer Staaten, unter ihnen Bürger der DDR, wurde fortgesetzt. Daran beteiligten sich vor der Küste der VDRJ liegende Schiffe Großbritanniens, der Sowjetunion und Frankreichs. Die noch in der VDRJ verbliebenen Bürger sind wohlauf.“* Nach ihrer Rückkehr nach Rostock erhielt die Besatzung der MÜGGELSEE am 17. März 1986 noch an Bord hohe Auszeichnungen. Die Crew wurde mit dem Vaterländischen Verdienstorden in Silber ausgezeichnet, Kapitän Neuendorf erhielt die Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft in Gold. Auch andere Besatzungsmitglieder wurden für ihren Einsatz im Jemen geehrt. Außenminister Oskar Fischer dankte den Seeleuten ebenfalls. Er schrieb: *„Mit hohem persönlichen Einsatz und zum Teil unter sehr schwierigen Bedingungen haben der Kapitän und die Besatzung des MS Müggelsee im Raum Aden und vor der Küste des Bezirks Abyan viele DDR-Bürger, vor allem Frauen und Kinder, sowie eine große Anzahl Bürger anderer Staaten evakuiert und sie wohlbehalten nach Djibuti gebracht.“* Auch die Reederei-Zeitung *Voll voraus* berichtete und zeigte Fotos. Doch der ganz große Propagandaakt blieb aus. Die

DDR wollte vermutlich nicht öffentlich betonen, dass ein sozialistischer Staatschef nach einem Bürgerkrieg sein Land verlassen musste. Außerdem galt Neuendorf als politisch unzuverlässig. So einen Mann wollte die DDR offenbar nicht als „Helden von Aden“ in der Öffentlichkeit präsentieren.

Nach seiner Rückkehr setzte ihn die Stasi erneut unter Druck. Wenige Monate ließ die Reederei ihn noch auf einem Containerschiff fahren. Ab 1987 durfte er nach einer erneuten Ablehnung, als IM zu arbeiten, nicht mehr zur See fahren. Er wurde „abberufen“. Der Vater von fünf Kindern stand vor dem beruflichen Aus und lehnte mehrere Stellenangebote ab. Neuendorf war arbeitslos – ein Zustand, der offiziell in der DDR nicht vorgesehen war. Auf Eingaben bei Erich Honecker und beim Ministerrat erhielt er nicht einmal Antworten. Seinen Kindern verweigerten die Behörden das Studium. Nur durch persönliche Kontakte gelang es ihm, eine neue Arbeit zu finden. Neuendorf ging nach Leipzig zur Niederlassung der Spedition Deutrans. Der Journalist aus dem Bezirk Neubrandenburg, der sich bei der ersten Evakuierung entgegen anderslautender Anweisungen als Mann auf die MÜGGELSEE gedrängt und damit einer Frau den Platz weggenommen hatte, war nach seiner Rettung mit gravierenden Konsequenzen konfrontiert. Der Auslandsgeheimdienst der DDR, die Hauptverwaltung Aufklärung, erfuhr von der Aktion und schrieb am 17. Februar 1986 in einem Bericht: *„Im DDR-Bürgerkollektiv in der VDRJ gibt es für diese Verhaltensweise kein Verständnis, es wird als feige Flucht gewertet. Während des Heimflugs mit einer Sondermaschine der Interflug von Djibouti nach Berlin kam es bereits zu scharfen Angriffen evakuierter Mütter [...]“*. Eine Fortsetzung der Tätigkeit des Mannes im Jemen sei aus politisch-moralischen Gründen nicht mehr möglich, schrieb die HVA. Auch die Zentrale der Parteikontrollkommission des ZK der SED wurde über das *„politische Fehlverhalten“* informiert.

Der Mann, Mitglied der SED und im Verband der Journalisten der DDR, war im Auftrag des Internationalen Instituts für Journalistik als Ausbilder für jemenitische Kader im Einsatz gewesen und verfügte über Auslandserfahrung. Zuvor war er in Äthiopien und in Angola tätig. Auch der Verband schlug die sofortige Abberufung von seiner Funktion vor. Besonders schwer wog, dass der Journalist seine Evakuierung offenbar vorbereitet hatte. *„Es war also keine Augenblicksentscheidung“*, heißt es in einem Bericht an die SED-Grundorganisation in der Adener Botschaft. Nachdem die Besatzungen sowjetischer Boote ihn schroff zurückgewiesen hatten, gelangte er an Bord der BRITANNIA. Gegen ihn wurde ein Parteiverfahren eingeleitet, Ost-Berlin berief ihn von seiner Funktion ab und entzog ihm die Bestätigung als Auslandskader. Damit war seine Reisetätigkeit erheblich eingeschränkt. In einigen Berichten an die Staatssicherheit ist auch die Rede davon, dass sich DDR-Bürger und ein wohlhabender Iraker mit seiner Familie die Evakuierung mit Dollars erkaufte hätten. Belege dafür fehlen jedoch. Erst nach dem Fall der Mauer konnte Kapitän Neuendorf wieder zur See fahren. Mit den großen Schiffen der Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft in Buxtehude war er auf der ganzen Welt unterwegs. Noch heute denkt er an die Drohung des Stasi-Offiziers, ihn zu liquidieren. *„So etwas kann man nicht vergessen“*, sagt Neuendorf.

Für diesen Beitrag wurde in folgenden Archiven recherchiert: Politisches Archiv des Auswärtige Amtes und BStU. Mit Kapitän Andreas Neuendorf wurde ein Zeitzeugengespräch geführt.