

Salut für Norwegen!

Die Internierung des Hilfskreuzers BERLIN im Trondheimsfjord (1914–1919)

Rainer Benjamin Hoppe

Rainer Benjamin Hoppe | Trondheim, Norway | rainerh@hotmail.com

© Rainer Benjamin Hoppe 2024, published by transcript Verlag.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 (BY-NC-ND) license.

<https://doi.org/10.14361/9783839475409-005>

Schlüsselwörter/Keywords

Deutsche Hilfskreuzer • Neutralitätspolitik • Norwegen • Erster Weltkrieg • Internierung von Soldaten

German auxiliary cruisers • Policy of neutrality • Norway • First World War • Internment of soldiers

Zusammenfassung/Abstract: Salute to Norway! The Internment of the Auxiliary Cruiser BERLIN in the Trondheim Fjord (1914–1919)

In der Nacht vom 15. zum 16. November 1914 lief der deutsche Hilfskreuzer BERLIN unbemerkt an Fort Agdenes vorbei in den Trondheimsfjord ein. Diese eklatante Verletzung der norwegischen Neutralität und das offensichtliche Versagen der Neutralitätswache lösten nicht nur einen innenpolitischen Sturm aus, sondern drohten vor allem Norwegens Stellung als einer neutralen Nation im Ersten Weltkrieg gegenüber England unglaubhaft zu machen. Wohl auch deshalb wurde die BERLIN von den norwegischen Behörden sehr schnell desarmiert und in Hommelvik interniert, einer Kleinstadt in der Nähe Trondheims.

Damit ging auch die kurze militärische Karriere des Schnelldampfers zu Ende. 1908/09 für den Norddeutschen Lloyd gebaut, bediente er ursprünglich die Nordatlantikroute. Im Herbst 1914 rüstete man ihn zum Hilfskreuzer bzw. Hilfsminenleger um, und am 20. Oktober 1914 lief das Schiff aus. Die mitgeführten Minen wurden vor

der Nordwestküste Irlands ausgelegt, und kurz darauf lief das britische Schlachtschiff AUDACIOUS auf eine der Minen und sank. Die BERLIN war inzwischen zur Nordspitze Norwegens abgelaufen und sollte dort den Handelsverkehr in das russische Archangelsk stören, der allerdings schon seit Oktober eingestellt worden war. Das erfolglose Kreuzen in der schweren See zehrte schwer am Kohlevorrat der BERLIN, und Kommandant Pfundheller musste entscheiden, ob er den Durchbruch nach Deutschland noch wagen konnte oder Trondheim anlaufen sollte, wohlwissend, dass dies höchstwahrscheinlich die Internierung des Schiffes zur Folge haben würde.

Die auch prompt erfolgte Internierung stellte die norwegischen Behörden vor ein doppeltes Problem: Einerseits mussten sie laut internationalem Recht dafür sorgen, dass die Internierten nicht flüchteten, andererseits durfte das Schiff mit seiner rund 450 Mann starken Besatzung sich nicht zu einem sozialen Pulverfass entwickeln. Vor allem in der ersten Zeit kam es zu vielen Fluchtversuchen, und vielen Offizieren – Kommandant Pfundheller eingeschlossen – gelang diese auch. Erst nachdem schärfere Gesetze zur Geltung kamen und der Mannschaft erlaubt wurde, an Land zu gehen, entspannte sich die Situation. An Land waren die Männer der BERLIN sehr willkommene Arbeitskräfte, herrschte doch Hochkonjunktur. Bald waren die »Berliner« überall gern gesehen: beim Bau der Eisenbahn wie in den Betrieben, Hotels und auch in der Gesellschaft Trondheims. Viele private Verbindungen kamen zustande, Ehen wurden geschlossen, und berufliche Karrieren nahmen hier ihren Anfang. Für den Teil der Mannschaft, der auf dem Schiff bleiben musste, wurde eine Solidarkasse gegründet, ebenso eine Unterstützungskasse für die Angehörigen in Deutschland. Diesen hatten die norwegischen Behörden sogar die Einreise gestattet, und zahlreiche Familienangehörige kamen nach Hommelvik. Andererseits erhielten immer mehr Männer Heimaturlaub und durften ihre Angehörigen in Deutschland besuchen. So betrachtet, hatte Norwegen das Problem BERLIN hervorragend gelöst.

Bis 1917, denn im Laufe dieses Jahres entdeckte man in Norwegen mehrere deutsche Spionageringe. Dies löste eine allgemeine Spionagehysterie aus, welche sich auch gegen die BERLIN richtete. Das norwegische Militär versuchte zwar, die absurden Beschuldigungen zu entkräften, musste aber schließlich dem Druck der öffentlichen Meinung nachgeben und ließ das Schiff in den einsamen Lofjord verlegen. Wegen der schlechten Verkehrsverbindungen brach der Kontakt mit Trondheim allmählich ab, und viele Familienangehörige mussten nach Hause reisen. Trotzdem fand die Mannschaft sich hier zu recht, trieb viel Sport und pflegte Umgang mit der ländlichen Bevölkerung. Im November 1918 sollte die BERLIN nach Deutschland zurückkehren. Stattdessen setzte zwischen deutschen und norwegischen Behörden ein zähes Tauziehen um die Bezahlung der Internierung ein, zu der das Deutsche Reich verpflichtet war. Am Ende gab die norwegische Regierung nach, und am 14. Juni 1919 konnte die BERLIN schließlich Trondheim verlassen.

On the night of November 15 to 16, 1914, the German auxiliary cruiser BERLIN passed Fort Agdenes unnoticed and entered the Trondheim Fjord. This blatant violation of Norwegian neutrality and the obvious failure of the neutrality guard not only triggered a domestic political storm but above all threatened to undermine Norway's credibility as a neutral nation in the First World War, particularly in relation to England. This is probably

one of the reasons why the BERLIN was quickly disarmed by the Norwegian authorities and interned in Hommelvik, a small town near Trondheim.

This also marked the end of the express steamer's short military career. Built in 1908/09 for the North German Lloyd, it originally served the North Atlantic route. In the fall of 1914, it was converted into an auxiliary cruiser or auxiliary minelayer, and the ship set sail on October 20, 1914. The mines were laid off the northwest coast of Ireland, and shortly afterward, the British battleship AUDACIOUS hit one of the mines and sank. The BERLIN had now sailed to the northern tip of Norway and was supposed to disrupt trade traffic to Archangelsk in Russia, which had, however, been suspended since October. The unsuccessful cruise in the heavy seas severely drained the BERLIN's coal reserves, and Commander Pfundheller had to decide whether he could still make the breakthrough to Germany or whether he should call for Trondheim, knowing that this would most likely result in the ship's internment.

However, the immediate internment presented the Norwegian authorities with a dual problem. On the one hand, they had to ensure that the internees did not escape, in accordance with international law. On the other hand, they had to prevent the ship, with its crew of approximately 450 men, from becoming a social powder keg. There were many attempts to escape, especially in the early days, and many officers – including Commander Pfundheller – succeeded. The situation did ease only after stricter laws came into force and the crew was allowed to go ashore. There, the men of the BERLIN were very welcome workers, as the economy was booming. Soon the “Berliners” were welcome everywhere: in the construction of the railway as well as in the factories, hotels, and also in Trondheim society. Many private relationships were formed, marriages were concluded and professional careers began here. A solidarity fund was established for the crew members who had to remain on the ship, along with a support fund for their relatives in Germany. The Norwegian authorities even allowed them to enter the country, and numerous family members came to Hommelvik. On the other hand, an increasing number of men were granted home leave and were permitted to visit their relatives in Germany. Viewed this way, Norway had solved the BERLIN problem excellently.

Until 1917, because during that year several German spy rings were discovered in Norway. This triggered a general espionage hysteria, which was also directed against the BERLIN. The Norwegian military attempted to refute the baseless accusations but eventually succumbed to public pressure and relocated the ship to the remote Lofjord. Because of the poor transport connections, contact with Trondheim broke down and many family members had to travel home. Nevertheless, the crew found its place here, played a lot of sports, and socialized with the rural population. The BERLIN was scheduled to return to Germany in November 1918. Instead, a tough tug-of-war ensued between German and Norwegian authorities over payment for the internment, which the German Reich was obliged to pay for. In the end, the Norwegian government gave in, and on June 14, 1919, the BERLIN finally left Trondheim.

Im Schutze der Nacht

In der Nacht vom 15. zum 16. November 1914 hielt der deutsche Hilfskreuzer BERLIN mit gelöschten Positionslaternen auf die norwegische Küste zu. Es war ein höchst riskantes Unternehmen, weil das neutrale Norwegen Kriegsschiffen von Staaten, die sich im Krieg befanden, die Einfahrt grundsätzlich verweigerte bzw. sie nur in Notfällen und nach vorheriger Anfrage gewährte. Der Hilfskreuzer befand sich jedoch in keiner Notsituation und hatte wohlweislich keinen Funkverkehr mit dem norwegischen Militär aufgenommen. Es galt also, von den norwegischen Neutralitätsstreitkräften nicht entdeckt zu werden. Günstig für die BERLIN war, dass die Norweger ihre Leuchtfeuer nicht gelöscht hatten, so dass die Ansteuerung der Küste mit ihren Tausenden von Schären und Untiefen zunächst kein Problem darstellte. Um 01:55 Uhr morgens wurde der vorgelagerte Leuchtturm Halten passiert, und man erreichte das geschützte Frohavet. Wegen kräftiger Schneeschauer musste in dem ständig schmaler werdenden Fahrwasser mehrmals gestoppt werden. Endlich erreichte die BERLIN Kap Agdenes an der breiten Einfahrt des Trondheimfjords.¹ Hier lag die Küstenartillerie der norwegischen Streitkräfte, insgesamt 16 Kanonen. Diese hätten den ungepanzten Hilfskreuzer leicht stoppen können, aber der schwarz-weiße 17.000-Tonner mit einer Länge von rund 180 und einer Schornsteinhöhe von ca. 60 Metern – eine Wand von einem Schiff! – passierte die Festung unbemerkt. Nie wurde vollständig aufgeklärt, wie das passieren konnte, aber eines ist sicher: Das Wetter und selbst der Mond waren aufseiten der BERLIN. In der wegen Neumond stockfinsternen Nacht verhinderten die Schneeböen, welche der BERLIN die Ansteuerung erschwerten, den Einsatz der starken Suchscheinwerfer der Festung. Obendrein herrschte relativ kräftiger Seegang, so dass das kleine Patrouillenboot der Festung nicht benutzt werden konnte.²

Die unbemerkt gebliebene Durchfahrt der BERLIN entwickelte sich in den nächsten Wochen in Norwegen zu einem innenpolitischen Skandal. In dessen Zentrum standen jedoch nicht der Kommandant von Agdenes bzw. das Versagen der Streitkräfte oder der Durchbruch des Hilfskreuzers selbst, sondern der recht selbstbewusste Verteidigungsminister Holtfodt. Er war nicht nur langjähriger Generalinspektor der Küstenartillerie gewesen, sondern auch politisch exponierter Befürworter einer starken Neutralitätsverteidigung. Peinlich war der Umstand, dass ausgerechnet die Sparpolitik des eigenen Ministeriums den Durchbruch der BERLIN indirekt begünstigt hatte. Holtfodt ver-

- 1 Kriegstagebuch BERLIN (Admiralstab der Marine, Kriegstagebuch, Hilfskriegsschiff BERLIN, F.Kpt. Püllen, Pfundheller vom 2.8.14 bis 17.11.14, Bd. 1, BArch RM 99/609). Siehe auch die Detailkarte bei Andersen 2015, S. 14; Baumeier 2015 und Kämmerer schildern das Einlaufen übertrieben dramatisch und fehlerhaft. Der Trondheimsfjord ist weder eng, noch wird er von hohen Bergen umgeben. Britische Kreuzer bewachten während des Ersten Weltkriegs nicht systematisch norwegische Häfen. Auch gab es keine norwegischen Kreuzer, nur kleinere Küstenpanzerschiffe. Außerdem ist es technisch unmöglich, dass bei einem Schiff unter voller Fahrt das Feuer aus dem Schornstein schlägt (Baumeier 2015, S. 157ff.; Kämmerer, item 65 [16.11.1914]).
- 2 Zum Wetter in Agdenes/Trondheim am 16./17.11.1914 siehe <https://www.yr.no/sted/Norge/Tr%C3%B8ndelag/Agdenes/Agdenes/almanakk.html?dato=1914-11-16> (01.07.2021). Laut Wettermeldung fielen in dieser Nacht 4 cm Neuschnee. Für den Mondzyklus siehe <https://www.der-mond.de/mond-aktuell/mondkalender?monat=11&jahr=1914> (01.10.2023).

suchte vor dem Untersuchungsausschuss des norwegischen Parlaments dem Agdenes-Kommandanten Major Ørstad die Schuld für den Durchbruch in die Schuhe zu schieben, was ihm allerdings nicht gelang. Denn durch das parlamentarische Nachspiel³ und kritische Presseartikel wurde bekannt, dass man die von Major Ørstad dringend angeforderten größeren Patrouillenboote ihm nicht nur verweigert, sondern die Anzahl der Boote sogar noch reduziert hatte. Darüber hinaus hatte das Verteidigungsministerium die Küstenfestungen dazu aufgefordert, die Suchscheinwerfer möglichst wenig einzusetzen bzw. mit den teuren Kohlestäben sparsam umzugehen. Am dramatischsten war jedoch, dass mit dem Durchbruch der BERLIN Norwegens Glaubwürdigkeit als neutraler Staat auf dem Spiel stand. Das ungehinderte Einlaufen des Schiffes hatte den kriegführenden Staaten deutlich gezeigt, dass Norwegen seine Neutralität nicht hinreichend sicherte. Insbesondere für Norwegens Verhältnis zu England hätte das fatale Folgen haben können: reduzierte oder gar gestoppte Lieferungen der für Norwegen lebenswichtigen englischen Kohle, die Verminung norwegischer Häfen und Fahrwasser oder sogar eine englische Invasion Südnorwegens.⁴ Die britische Admiralität misstraute Norwegen schon seit längerer Zeit; sie vermutete, dass die erfolgreichen deutschen U-Boote Norwegen als Basis für ihre Aktivitäten in der Nordsee benutzten. Kein Wunder also, dass sich in die Klärung der Vorgänge in Agdenes sogar der als englandfreundlich geltende norwegische König einschaltete.

Mit Silberbesteck und Porzellan auf Feindfahrt: Passagierdampfer als Hilfskreuzer der Kaiserlichen Marine

Von diesen politischen Verwicklungen und Implikationen ahnte man nichts an Bord der BERLIN. Der Hilfskreuzer lief in den frühen Morgenstunden des 16. November direkt von Agdenes nach Trondheim; um 08:20 Uhr fiel der Anker auf der Reede Munkholmen. Die Mannschaft war erleichtert über das gute Ende der nervenzehrenden Reise, und ein Matrose beschrieb den ersten Eindruck von Trondheim mit fast poetischen Worten: *Eine kleine Hafenstadt, die sich an einem mit Schnee bedeckten Abhang erstreckt und einen schönen Anblick bot.*⁵ Da Trondheim zum Kriegshafen erklärt worden war, feuerte die BERLIN 21 Schuss Salut für die norwegische Flagge. Die Verwirrung an Land muss beträchtlich gewesen sein, denn es dauerte einige Zeit, bis die Festung den Salut erwiderte. Zur Verwirrung wird zweifelsohne beigetragen haben, dass der Salut von einem großen Passagierschiff abgefeuert worden war. Was für ein Schiff war hier angekommen und hatte die Einwohner unsanft geweckt?

-
- 3 Ausführlich bei Andersen 2015, S. 23ff. Major Ørstad wurde zuerst seines Kommandos enthoben, später aber wieder eingesetzt. 1915 wurde er als stellvertretender Festungskommandant nach Bergen versetzt. Hinzuzufügen ist, dass das Haushalts- und Verteidigungskomitee des norwegischen Parlaments bemerkte, »dass Major Ørstad in keiner Hinsicht die Schuld dafür trägt, dass der deutsche Hilfskreuzer BERLIN die Festung Agdenes passierte, ohne gepreit zu werden« (zit. nach Fremtiden, 10.06.1915). Alle norwegischen Zitate wurden vom Autor des Artikels ins Deutsche übersetzt.
 - 4 Melien 1995, S. 28; Andersen 2015, S. 12f.
 - 5 Kämmerer, item 65 (16.11.1914).

Der Zwei-Schrauben-Dampfer BERLIN war 1908/09 für den Norddeutschen Lloyd gebaut worden und bediente die Atlantikroute Genua/Neapel – New York. Für das Geschäft mit der italienischen Auswanderung in die USA hatte das Schiff die üblichen drei Passagierklassen erhalten: Die Massenquartiere der Dritten Klasse nahmen bis zu 2.700 Personen auf, während 266 bzw. 246 Personen in den luxuriös ausgestatteten Kabinen der Ersten und Zweiten Klasse logierten. Zu den in Mahagoni ausgeführten Erste-Klasse-Kabinen gehörte sogar meist ein eigenes Bad, und die Speisesäle waren üppig mit Silberbesteck, Damasttischtüchern und Porzellan ausgestattet.⁶ Mit ihren zwei Dampfmaschinen (Leistung 16.000 PS/11.931 kW) lief das Schiff 17,5 Knoten Marschfahrt und konnte eine Höchstgeschwindigkeit von 19 Knoten erreichen.⁷ Damit lag es erheblich unter den Höchstgeschwindigkeiten der NDL-Schnelldampfer der Kaiser-Klasse (rund 23 Knoten). Dennoch wurde das Schiff 1908, also bereits während des Baus, für den Einsatz als Hilfskreuzer ausgewählt.⁸ Ob deswegen die Konstruktion der BERLIN geändert wurde, sie also zwecks höherer Reichweite größere Kohlebunker eingebaut bekam oder die Decks für die Aufnahme von Artillerie verstärkt wurden, ist nicht bekannt.

Ursprünglich stammte die Idee, zivile Schiffe umzurüsten und als Hilfsschiffe der Marine einzusetzen, aus Russland; im Krimkrieg hatte die russische Flotte der englisch-französischen Übermacht wenig entgegenzusetzen und setzte auf umgerüstete Handelsschiffe. Glücklicherweise kamen die mit deutscher Artillerie ausgerüsteten Schiffe nie zum Einsatz. Die britische Marine griff die Idee allerdings auf und ließ in Zusammenarbeit mit den englischen Reedereien neue, schnell laufende Passagierdampfer für einen eventuellen Kriegseinsatz vorbereiten.⁹ Den englischen Hilfskreuzern waren jedoch nur defensive Aufgaben zugeordnet, wie Überwachung der eigenen Küste und Patrouillendienst in der Nordsee.

Die deutsche Admiralität, die jederzeit vier Hilfskreuzer in Bereitschaft haben wollte, verfolgte ein anderes strategisches Konzept.¹⁰ Deutsche Hilfskreuzer sollten vor allem Handelskrieg gegen feindliche Handelsschiffe und gegen neutrale Schiffe führen, welche Fracht für den Feind beförderten, sogenannte Kriegskontrabande. Aber bereits in der ersten Phase des Ersten Weltkriegs zeigte sich, dass die eingesetzten Passagier-

6 Zur ausführlichen Beschreibung der diversen Interieurs Niebuhr 1939, Artikel 1 (16.11.).

7 Zu den technischen Details Haws 1990, S. 88f.; Kludas 1991, S. 138f.

8 Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts am 09.08.1909 an die Kaiserliche Schiffsbesichtigungskommission Hamburg; mit Abschrift von: Chef des Admiralstabes der Marine am 17.06.1908 an den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, BArch RM 33/41. Die anderen genannten Schiffe sind AMERIKA, WASHINGTON und KAISERIN AUGUSTE VICTORIA. Keines dieser Schiffe wurde für den Einsatz als Hilfskreuzer herangezogen.

9 Ausführlich zur Entstehung und insbesondere zur Geschichte der deutschen Hilfskreuzer Kludas 1995.

10 Diverse Dokumente zeigen, dass die Anzahl der Hilfskreuzer erhöht werden sollte; die BERLIN wurde in diesem Zusammenhang erwähnt (Reserve für unsere Schnelldampfer zur Verwendung als Hilfskreuzer; Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, 9.8.1909, BArch RM 33/41). Das Legen von Minen durch große Handelsschiffe wurde im November 1911 noch als eine *zu große Zwangsmaßnahme* abgewiesen (Admiralstab der Marine. Acta betreffend Einrichtung von Streuminendampfern vom November 1908 bis November 1912, BArch RM 5/1837). Der Einsatz der BERLIN zeigt indessen, dass die deutsche Marineleitung diese Auffassung bis 1914 revidiert hatte.

Schnelldampfer dafür ungeeignet waren. Der enorme Kohlebedarf beschnitt den Aktionsradius der Schiffe stark, und eine Kohleübernahme auf See war ebenso mühsam wie risikoreich. Obendrein waren die deutschen Vier-Schornstein-Schiffe leicht erkennbar und konnten sich kaum tarnen. Insofern verwundert es kaum, dass im März 1915 alle fünf deutschen Hilfskreuzer ausgeschaltet waren.¹¹

Die Unternehmung ist missglückt. – Die kurze Feindfahrt der BERLIN

So auch die BERLIN, welche am 16. November 1914 friedlich vor Trondheim ankerte und bald von dem norwegischen Küstenpanzerschiff HARALD HAARFAGRE bewacht wurde. Die Feindfahrt der BERLIN hatte im Oktober 1914 nach der schnellen Umrüstung zum HILFSKREUZER C begonnen. Dafür waren die Kabinen der Dritten Klasse ausgebaut worden, um Platz für 200 Minen zu schaffen. Außerdem wurden Minenwurfeinrichtungen und eine leichte artilleristische Bewaffnung für den Handelskrieg installiert. An Bord blieb jedoch nicht nur die luxuriöse Ausstattung des Schiffes, sondern auch der größte Teil der Stamm-Mannschaft, die aus älteren Marine-Reservisten bestand. Am 20. Oktober 1914 gelang es Kommandant Pfundheller endlich, die englische Blockade der Nordsee zu durchbrechen. Die 200 hochexplosiven und schweren Minen setzten nicht nur die Geschwindigkeit des Schiffes auf 16,5 Knoten herab, sondern auch die Moral der Mannschaft. Der ansonsten sehr patriotisch gesinnte Matrose Rudolf Kämmerer notierte pessimistisch in seinem Tagebuch: *Heute fuhren wir mit 30 Offizieren und 438 Mannschaften, wohl auf Nimmerwiedersehen von Bremerhaven ab.*¹²

Nachdem man auf nordwestlichem Kurs Richtung Island gelaufen war, ließ Kommandant Pfundheller drehen, und die BERLIN lief südwestlich Richtung Schottland. Laut erstem Punkt des Einsatzbefehls sollte der Firth of Clyde vermint werden, der wichtige Schifffahrtsweg nach Glasgow. Wegen des angeblich dichten Funkverkehrs in diesem Seegebiet brach Pfundheller die Unternehmung jedoch ab. Stattdessen ließ er die Minen in der nächsten Nacht bei Tory Island vor der Nordwestküste Irlands legen, einem wichtigen Seeweg für die Schiffe, welche vom Nordatlantik aus Liverpool oder Glasgow ansteuern. Erstes Opfer wurde das englische Postschiff MANCHESTER COMMERCE, das am 26. Oktober 1914 infolge eines Minentreffers sank. Nur einen Tag später lief das britische Schlachtschiff AUDACIOUS ebenfalls auf eine der Minen und sank. Damit ging eines der modernsten Schlachtschiffe der Grand Fleet verloren. Sein Untergang war vor allem ein starker Verlust an Prestige; so stark, dass die britische Admiralität den Untergang bis über 1918 hinaus geheim hielt, was allerdings wenig half: Die OLYMPIC, Schwes-

11 KAISER WILHELM DER GROSSE und CAP TRAFALGAR wurden im August und September 1914 versenkt. Die erfolgreichen Schiffe KRONPRINZ WILHELM und PRINZ EITEL FRIEDRICH wurden beide im April 1915 in den USA interniert, nachdem sie zusammen 26 Schiffe mit rund 100.000 BRT versenkt hatten. Erst im Dezember 1915 nahm die deutsche Admiralität den Handelskrieg mit Überwassereinheiten wieder auf, dieses Mal mit schnell laufenden Handelsschiffen, deren Einsatz sich als wesentlich erfolgreicher erwies.

12 Kämmerer, item 36 (20.09.1914). Das von Kämmerer angegebene Auslaufdatum und die Mannschaftsstärke stimmen nicht. Die BERLIN lief zuerst am 22.09. und zum zweiten Mal am 20.10.1914 aus. Zur Mannschaftsstärke siehe Anm. 36 und 59.

terschiff der TITANIC, war mutig in das Minenfeld hineingefahren, um die Mannschaft der AUDACIOUS zu retten. An Bord der OLYMPIC befanden sich amerikanische Passagiere, die das sinkende Schlachtschiff fotografierten. Die Bilder gelangten in die amerikanische Presse und damit auch auf den Tisch der deutschen Admiralität.¹³

Vom Untergang der AUDACIOUS ahnte niemand etwas an Bord der BERLIN, die sich in die Dänemarkstraße zwischen Grönland und Island zurückgezogen hatte, um in dem abgeschiedenen Seegebiet Wartungsarbeiten durchzuführen. Außerdem befand sie sich bereits in der Nähe jenes Seegebiets, in das sie Punkt zwei des Einsatzbefehls beorderte: Sie sollte *einen Vorstoß gegen die Seefischerei bei Island und gegen den Handelsverkehr auf der Linie England – Archangelsk unternehmen*.¹⁴ Nun verschlechterte sich das Wetter dermaßen, dass man kaum auf Fischer gestoßen wäre; dennoch befürchtete Pfundheller, wie schon bei der Ausfahrt und dem Minenlegen entdeckt zu werden, was seiner Meinung nach den letzten Teil des Auftrags gefährdet hätte. Deshalb ging er direkt auf Ostkurs Richtung Nordnorwegen. Das ist etwas merkwürdig, denn der Kommandant muss gewusst haben, dass der Handelsschiffsverkehr zu dem nicht eisfreien Hafen Archangelsk gegen Ende Oktober eingestellt wurde; es stand in der Anlage I zu seinem Einsatzbefehl.¹⁵ Trotzdem kreuzte die BERLIN ab dem 1. November unermüdlich vor Nordnorwegen und dem Nordkap, wagte sich sogar bis dicht nach Vadsø heran, der letzten norwegischen Ansiedlung vor der russischen Grenze. An all den Tagen sichtete man kein Schiff, aber selbst wenn man eines angetroffen hätte, wäre es in dem stürmischen Wetter unmöglich gewesen, ein Boot für eine eventuelle Durchsuchung zu Wasser zu lassen. Als endlich eine Rauchfahne in Sicht kam, wurde diese schnell einem englischen Kreuzer zugeschrieben, vor dem die BERLIN in wildem Zick-Zack-Kurs flüchtete – ein Beweis dafür, *bis zu welchem fast krankhaften Grade die Phantasie angespannt war?* So beurteilte jedenfalls im Januar 1915 ein Untersuchungsbericht der Marineleitung das Verhalten der Schiffsleitung.¹⁶ Fest steht, dass der Jäger sich als Gejagter verhielt. Nach rund zwei Wochen begann die Situation prekär zu werden. Das fast leere Schiff kämpfte mit dem schweren Wetter: *Schiff arbeitet stark*, verzeichnet lakonisch das Logbuch.¹⁷ Außerdem begannen Kohle, Wasser und Verpflegung knapp zu werden. Als erneut ein Sturm aufzog, entschloss sich Kommandant Pfundheller schließlich am 15. November, Norwegen anzulaufen.

Laut damaligem Völkerrecht und wie eingangs bemerkt, durften Kriegsschiffe eines kriegführenden Staates in einem neutralen Land nur dann Schutz suchen, wenn sie sich in Seenot befanden oder ein anderer, schwerwiegender Grund vorlag, beispielsweise Maschinenschaden oder lebensbedrohlicher Mangel an Kohle, Wasser, Verpflegung. Der Aufenthalt musste sich in diesem Fall auf 24 Stunden beschränken; wurde diese Frist

13 Eine detaillierte Darstellung der gesamten Feindfahrt siehe Marine-Archiv 1920–1923, Bd. 2, S. 232–242. Gleichzeitig wird jedoch darauf hingewiesen, dass der Verlust des Schlachtschiffes bald *mehr als ausgeglichen* wurde (Bd. 3, S. 39); siehe auch Bjørntvedt 2016, S. 25ff.; Kämmerer, item 36ff.

14 O-Befehl für den Hilfskreuzer Berlin (11. September 1914), BArch RM 99/609.

15 Anlage 1 zum O-Befehl für den Hilfskreuzer Berlin (11.09.1914), BArch RM 99/609.

16 Punkt 5 in: Vorläufige Anmerkungen zum Kriegstagebuch Hilfskreuzer BERLIN vom 11.X. bis 17.XI.14 (23.1.15) [ohne Adressat und Verfasseramen], BArch RM 99/609.

17 Admiralstab der Marine, Kriegstagebuch, Hilfskriegsschiff BERLIN, F.Kpt. Püllen, Pfundheller vom 2.8.14 bis 17.11.14, Bd. 1, BArch RM 99/609.

überschritten, musste das Schiff interniert werden. Nun zeigt die Geschichte des Aufenthaltsrechts, dass mit diesen Fristen im modernen Seekrieg recht willkürlich umgegangen wurde.¹⁸ Die BERLIN hatte sich weder in Seenot befunden, noch war sie manövrierunfähig. Als Grund für den Durchbruch bzw. die Inanspruchnahme des Notrechts hatte man gegenüber den norwegischen Behörden Kohlemangel und Schäden an der Maschine angegeben. Nicht nur die spätere Aussage von einem seiner Offiziere¹⁹, sondern auch Pfundhellers eigene Eintragung in das Kriegstagebuch widersprechen dem. Auch gegenüber der deutschen Admiralität bestätigte Pfundheller, dass Kohle für ca. 2.000 Seemeilen an Bord war. Der Seeweg von Trondheim zur norddeutschen Küste beträgt ca. 800 Seemeilen. Damit besaß die BERLIN eine Reserve von ca. 150 %, genug um zeitweise Höchstgeschwindigkeit zu laufen und dem Feind auszuweichen. Auch der zweite Punkt war nicht stichhaltig, denn laut Leitendem Ingenieur waren Kessel und Maschine in keinem schlechten Zustand.²⁰ Aber Kommandant Pfundheller sah die Sache anders. Im Kriegstagebuch schrieb er, dass Mangel an Kohle und Probleme mit der Maschine es nicht zuließen, dass die BERLIN unter Höchstgeschwindigkeit laufen bzw. die notwendigen Ausweichmanöver fahren könne.²¹

Die deutsche Admiralität hatte bis zu diesem Zeitpunkt, also ca. einen Monat nach dem Auslaufen, nichts von der BERLIN gehört und das Schiff aufgegeben. Nach der Ankunft in Trondheim sandte Pfundheller eine sehr kurze Zusammenfassung der Reise, worauf die Admiralität mit einer Reihe Fragen nach dem Zustand des Schiffes antwortete und der Frage, warum der Kommandant keinen Protest gegen die inzwischen erfolgte Desarmierung eingelegt und eine längere Frist zur Durchführung der Reparaturen gefordert hatte. Pfundhellers Antwort darauf ist interessant: *Protest nicht eingelegt, weil nach erfolgtem Überholen der Kessel und Bekanntwerden des Einlaufens Durchbruch aussichtslos.*²² Mit anderen Worten: Alarmiert durch den stets gut informierten englischen Konsul in Trondheim, hätten britische Kriegsschiffe die BERLIN beim Auslaufen vor der norwe-

-
- 18 Vgl. Akademiearbeit des Kapitänleutnant Bene »Die Neutralen im Seekriege«, BArch RM 99/609. Eine Abschrift dieser Arbeit befindet sich in den Unterlagen zur BERLIN und dürfte Kommandant Pfundheller zur Verfügung gestanden haben. Benes Arbeit referiert ausführlich die sehr unterschiedliche Handhabung des Aufenthaltsrechts von Kriegsschiffen in neutralen Häfen. Ob Pfundheller bei seiner Entscheidung sich von Benes Arbeit inspirieren ließ, gehört allerdings in den Bereich der Spekulation.
- 19 *Ich glaube heute erst recht, es wäre geglückt durchzukommen [durch die britische Blockade] wie das erste Mal* (Handschriftlicher Bericht von Kapitänleutnant Raegener, NO-Offizier, an Chef des Admiralstabs [14.12.1914], BArch RM 66/609).
- 20 *Der L.I. hat gemeldet, daß Kessel und Maschine noch durchaus gut waren* (Vorläufige Anmerkungen zum Kriegstagebuch Hilfskreuzer BERLIN vom 11. X. bis 17. XI. 14 [Bln., 23.1.15] [ohne Adressat], BArch RM 99/609).
- 21 Eintragung in das Kriegstagebuch 15.11.1914. Admiralstab der Marine, Kriegstagebuch, Hilfskriegsschiff BERLIN, F.Kpt. Püllen, Pfundheller vom 2.8.14 bis 17.11.14, Bd. 1, BArch RM 99/609.
- 22 Admiralstab der Marine, Kriegstagebuch, Hilfskriegsschiff BERLIN, F.Kpt. Püllen, Pfundheller vom 2.8.14 bis 17.11.14, Bd. 1, BArch RM 99/609. Abschließend fragte die Admiralität nach der Position der 200 ausgelegten Minen. Im Anschluss wurden die Telegrafstation des Schiffes versiegelt und die Antenne demontiert.

gischen Küste abfangen können. Der Hilfskreuzer musste demnach in Trondheim bleiben.²³

Es verwundert also kaum, dass Pfundheller die Internierung fast widerspruchslos akzeptierte.²⁴ Genau dafür wird der Kommandant 1915 in dem bereits erwähnten Untersuchungsbericht stark kritisiert – eine Kritik, welche die gesamte Feindfahrt miteinbezieht. Selbst das Legen der Minen wird nicht positiv beurteilt, denn Pfundheller habe nicht einmal versucht, die Minen entsprechend dem Befehl im Firth of Clyde zu legen. Das Urteil des Untersuchungsberichts ist vernichtend: *Die Unternehmung ist missglückt. Der Kommandant hat die ihm gestellte Aufgabe nicht gelöst. Eine übertriebene, jede Energie lähmende Ängstlichkeit hielt ihn von jedem Versuch ab, seinen Aufgaben gerecht zu werden. Dieselbe Ängstlichkeit brachte ihn dazu, ein durchaus brauchbares Schiff in neutralem Hafen aufzulegen, ohne den Versuch zu machen, es wenigstens nach der Heimat zu überführen und es so der Kriegsführung zu erhalten.*²⁵

Das harte Urteil des Berichts und die kritischen Anmerkungen seiner Offiziere schaden jedoch nicht der Karriere Pfundhellers, der später zum Admiral aufstieg. Außerdem konnte sich der Kommandant zumindest teilweise auf seinen Einsatzbefehl berufen, der die Internierung in einem neutralen Staat als eine Möglichkeit vorsah: *Nach Erledigung der Aufgaben zu 1) und 2) sollen Sie unter Ausnutzung günstiger Wetterverhältnisse versuchen heimzukehren./Gelingt dies nicht, so sollen Sie in einem geeigneten neutralen, wenn möglich, norwegischen, schwedischen oder dänischen Hafen auflegen, der möglichst Eisenbahnverbindung hat.*²⁶ Das war fast schon der Blankoscheck für eine Internierung, und Pfundheller hatte zumindest in dieser Hinsicht eine der ihm gestellten Aufgaben gelöst. Sollte er jedoch der Meinung gewesen sein, dass Norwegen seine Verpflichtung als neutraler Staat nicht besonders ernst nahm – und der geglückte Durchbruch bei Agdenes deutete ja darauf hin –, dann hatte er sich gründlich geirrt. Wieso aber war es so wichtig für Norwegen,

23 Ein dritter Grund, der eine Rolle gespielt haben kann: Pfundheller war nach der stürmischen und nervenzerrüttenden Reise krank, litt an Diabetes und Herz-Kreislaufproblemen. Er wurde am 23.11.1914 in das St. Elisabeth-Hospital überführt und hielt sich bis zu seiner Flucht in einem Sanatorium unweit von Trondheim auf. An Bord kehrte er nicht mehr zurück. Vgl. Telegramm Gesandtschaft Kristiania [= Oslo] an Admiralstab der Marine, BArch RM 99/609.

24 *Kapitän habe Internierung selbst für richtig gehalten, da Schiff nicht direkt havariert, nur nicht mehr schnell genug bewegungsfähig* (Telegramm Gesandtschaft Oslo an Auswärtiges Amt 21.11.1914. Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787). Kommandant Pfundheller legte nur gegen zwei Bedingungen Protest ein: 1., dass die Offiziere ihre Pistolen abliefern sollten (Protest bewilligt, Offiziere dürfen Waffen an Bord tragen); 2. gegen die Demontage zentraler Teile des Maschinenanlage (Protest abgelehnt, lediglich protokolliert).

25 Vorläufige Anmerkungen zum Kriegstagebuch Hilfskreuzer Berlin vom 11.X. bis 17.XI.14 (23.1.15) [kein Adressat], BArch RM 99/609. Im Admiralstabswerk (Marine-Archiv 1923) wird hingegen Verständnis für die Entscheidung des Kommandanten gezeigt. Außerdem sei der *Mißerfolg des Schiffes im Kreuzerkrieg bereits durch die Anlage des Unternehmens gegeben* gewesen (Marine-Archiv 1920–1923, Bd. 2, S. 242). Dennoch hatte sich der Einsatz gelohnt (ebd.), denn: *Das Herausbringen des Schiffes durch die feindlichen Absperrungslinien und das Auslegen der Minen [...] bedeutete eine Leistung, auf welche Führer und Besatzung des Hilfskreuzers stolz sein konnten* (ebd.). Der britische Marinehistoriker John Walter äußerte sich wesentlich kritischer und im Sinn des Untersuchungsberichts: Pfundheller sei viel zu nervös gewesen, um ein guter Hilfskreuzer-Kommandant zu sein (Walter 1994).

26 O-Befehl für den Hilfskreuzer Berlin, II. Aufgabe, [Pkt.] 3 (11. September 1914), BArch RM 99/609.

seine Position als neutraler Staat deutlich zu markieren und die Regeln für die Internierung feindlicher Kriegsschiffe und deren Mannschaften streng anzuwenden?

Norwegens Neutralität, britische Machtpolitik und absurde Gerüchte: Warum BRANDENBURG und BERLIN interniert werden mussten²⁷

Seit Norwegen 1905 seine Unabhängigkeit erhalten hatte, entwickelte sich die norwegische Neutralität vor dem Hintergrund der anderen mächtigen Nordseeanrainer – Großbritannien und Deutschland – und deren massiver Aufrüstung zur See. In Norwegen waren die Sympathien geteilt: Einerseits war die Wirtschaft zu großen Teilen nach Großbritannien ausgerichtet, andererseits existierten traditionell starke Bindungen zu Deutschland innerhalb von Technologie, Kunst, Architektur und höherer Ausbildung. In einer solchen Double-bound-Situation und eingeklemmt zwischen den Ansprüchen der zwei Großmächte stellte die norwegische Außenpolitik eine Art Balanceakt dar. Für das neue Land war es sehr wichtig, dass die europäischen Großmächte mit dem Integritätstraktat von 1907 Norwegens territoriale Integrität sicherten – zumindest im Frieden. Als aber der Erste Weltkrieg ausbrach und damit der Kampf über die Kontrolle der Nordsee, war diese Integrität alles andere als gesichert. Britisches wie deutsches Militär bezogen eine Invasion Südnorwegens in ihre strategischen Überlegungen ein, wenn auch die Wahrscheinlichkeit dafür zumindest im Ersten Weltkrieg nicht besonders groß war.²⁸

Norwegen suchte seiner Neutralität mit dem Flottenplan von 1912 – einer Extrabewilligung für das Militär und insbesondere die Marine – Nachdruck zu verleihen; die Streitkräfte des Landes mussten im Kriegsfall völkerrechtliche Prinzipien und die Verpflichtung zur Unparteilichkeit durchsetzen können. Dies galt insbesondere für eines der problematischsten Gebiete in den komplexen, jedoch unerprobten internationalen Absprachen betreffs der Neutralität, die Haag-Konvention von 1907 und die London-Erklärung von 1908/09. Beide Übereinkünfte enthielten klare Regeln für die aktive und passive Benutzung neutraler Hoheitsgewässer durch Schiffe kriegführender Staaten. Artikel 19 gab jedoch Raum für eine Verlängerung der 24-Stunden-Frist.²⁹ Es existierte also eine völkerrechtliche Grundlage dafür, der BERLIN für die notwendigen Reparaturen und das Bunkern von Kohle mehr Zeit einzuräumen. Norwegen nutzte diese Möglichkeit nicht, mit der man eventuell die kostspielige Internierung der BERLIN hätte umgehen können. Stattdessen priorisierte man etwas anderes: Man wollte die durch den

27 Der Abschnitt bezieht sich meist auf Andersen 2015, Kap. 2, 4; hier findet sich auch die Erklärung des Begriffs Internierung (S. 17f.). Für eine populärwissenschaftliche Darstellung der Problematik siehe Andersen 2014.

28 Vgl. Andersen 2014, S. 147ff., S. 183–195 (*Kongens utspill*), 204–211 (*De britiske alliansetilbudet*); Haug 1994, S. 15ff.

29 *If, in accordance with the law of the neutral Power, the ships are not supplied with coal within twenty-four hours of their arrival, the permissible duration of their stay is extended by twenty-four hours* (II. Haag-Konferenz 1907, Vertrag 13: http://avalon.law.yale.edu/20th_century/hague13.asp). Die damals größte Seenation, Großbritannien, ratifizierte die Haager Konvention nicht. Trotzdem behielt diese ihre Bedeutung und wurde insbesondere von den neutralen Staaten während des Ersten Weltkriegs befolgt.

Durchbruch der BERLIN herausgeforderte Souveränität wiedererlangen³⁰ – und damit das Wohlwollen Großbritanniens.



Abb. 1: BERLIN in Hømmelvik. (Foto: Åsen Museum)

Während des Ersten Weltkriegs überwachte Großbritannien die norwegischen Häfen und den Schiffsverkehr entlang der Küste, so dass man von der Ankunft der BERLIN sofort wusste und deren Internierung verlangte. Um dieser Forderung den gebührenden Druck zu verleihen, setzten der britische Konsul in Trondheim, die Botschaft in Oslo und selbige Admiralität – mit heutigen Augen betrachtet – fast hysterische Gerüchte in Umlauf. So meinte die britische Admiralität, die BERLIN könnte Nachschub für die gefürchteten deutschen U-Boote transportieren.³¹ Die absurden Gerüchte hatten bereits ein paar Wochen zuvor einen Höhepunkt erreicht, als das ebenfalls dem Norddeutschen Lloyd gehörende Passagierschiff BRANDENBURG am 6. September 1914 in Trondheim einlief, allerdings ohne sich an der Festung Agdenes vorbeischieben zu müssen, weil »es als fremdes Handesschiff das Recht hatte, [Agdenes] zu passieren.«³² Das Schiff kam mit 5.000 t Kohle aus Philadelphia und wollte nach Bremen reisen.³³ Der britische Konsul

30 Vgl. Andersen 2015, S. 21ff.

31 Andersen 2014, S. 226–236 (Alarmen går), 329f.

32 [...] som fremmed Kofardiskip og som saadant hadde det rett til aa passere (Nordenfjeldsk Tidende, Nr. 137, 23.11.1914). Die Zeitung entkräftet gleichzeitig Gerüchte, denen zufolge die BRANDENBURG nicht entdeckt wurde: »Dieses Schiff wurde vom Wachdienst bei Garten [= Seegebiet] nach Agdenes gemeldet.« (zit. nach <http://www.ekneinfo.com/ss-brandenburg-paring-ekne.html>).

33 Das Passagierschiff BRANDENBURG bediente bis 1914 eine der Nebenrouten auf dem Nordatlantik. Auf der Rückreise von den USA hatte das Schiff laut Wikipedia (<https://de.wikipedia.org/wiki/Köln-Klasse>) Nachschub für den deutschen Hilfskreuzer KAISER WILHELM DER GROSSE an Bord,

in Trondheim meinte jedoch, es sei sehr verdächtig, dass die BRANDENBURG in Trondheim große Mengen Trinkwasser bunkerte und eine neue Mannschaft von Männern in wehrpflichtigem Alter erhielt. Außerdem könnten sich unter den Kohlen Minen befinden. Die britische Botschaft verlangte eine Inspektion des Schiffes, die vom norwegischen Militär durchgeführt wurde – ergebnislos. Aber die britische Seite gab nicht nach. Nun setzte man die BRANDENBURG mit den Vorbereitungen zu einem antibritischen Aufstand in Irland in Beziehung, den Deutschland mit Waffen unterstützte; die BRANDENBURG könne also zurück nach Irland beordert werden, um den irischen Freischärlern Waffen und Munition zu liefern. Das Schiff wurde erneut durchsucht, wiederum ergebnislos.³⁴ Trotzdem wurde die BRANDENBURG auf britischen Druck hin interniert, wenn auch der größte Teil der Besatzung und die Schiffsleitung nach Deutschland reisen durften.³⁵ Das wiederum war ausgeschlossen für das Kriegsschiff BERLIN; es wurde sozusagen mit Mann und Maus interniert.

Undramatische Desarmierung: Was jedoch tun mit einem 17.000-Tonner und 450 Mann?³⁶

Die Desarmierung des Hilfskreuzers bestand aus der Demontage von Maschinenteilen (Rauchrohr), der Funktelegrafie und den Schlusstücken der Kanonen, so dass das Schiff weder flüchten noch senden oder schießen konnte. Die Demontage ging vollkommen undramatisch vor sich, was auch die letzte Eintragung Kommandant Pfundhellers in das Kriegstagebuch der BERLIN widerspiegelt:

17.11., 9.20: Die 24stündige Frist verstreicht, ohne dass die angesagten Regierungsvertreter an Bord kommen. Sie kommen 9h20 mit Torpedoboot längsseits. Ich erkläre, dass die Reparatur sich

der jedoch am 26.08.1914 gesunken war. Die BRANDENBURG versuchte daraufhin via Norwegen nach Deutschland zurückzukehren.

- 34 Für weitere Einzelheiten zum Fall Sir Roger Casement und anderen absurden Gerüchten – die BRANDENBURG wolle die norwegische Telegrafenstation auf Svalbard erobern und betreiben – siehe Andersen 2014, S. 301–308 (*Brandenburg-affæren*).
- 35 33 Mann blieben für Instandhaltung und Bewachung an Bord. Nach langwierigen Verhandlungen wurde die große Kohlenfracht an die norwegische Marine, die Technische Hochschule in Trondheim und andere verkauft. Das Schiff wurde am 06.02.1915 im Trondheimsfjord in der Holsandbukta bei Skogn verankert, später in der Falstadbukta bei Ekne. Nach dem Krieg ging die BRANDENBURG als Kriegsentschädigung nach Großbritannien und verließ Ekne am 30.04.1919. Das Schiff wurde 1925 abgewrackt. Für weitere Einzelheiten siehe <http://www.ekneinfo.com/ss-brandenburg-paring-ekne.html>; für technische Details und Fotos des Schiffes siehe https://www.norwayheritage.com/p_ship.asp?sh=brand.
- 36 Laut Namentliches Verzeichnis der Besatzung S.M. Hilfskreuzer BERLIN 1915 gehörten zur Mannschaft: 341 Soldaten, sechs Offiziere, zwölf Decksoffiziere und 74 Unteroffiziere, zusammen 433 Mann. Die ungefähr gleiche Anzahl Passbilder befindet sich im Riksarkivet (443 Bilder). Weil das Verzeichnis 1915 herausgegeben wurde, fehlen die Fotos des geflüchteten Kommandanten, der Offiziere und Deckoffiziere. Im November 1916 und nach der ersten Fluchtwellen nennt das V. Bezirkskommando 424 Mann, darunter 16 Offiziere und Deckoffiziere. Siehe Trondhjems Adressavis, 26.11.1916.

nicht lohne, das Schiff also aufliegen müsse. Die Bedingungen werden mir bekannt gegeben (s. Anlage). Eine Kommission bleibt an Bord bis zur Beendigung der artilleristischen Abrüstung. Die gesamte Munition und die Pistolen bleiben an Bord.

17.11., 3.00: Die Abrüstung ist beendet bis auf die Maschinen. Die Kommission begibt sich mit Torpedoboot an Land. Die Unterzeichnung einer ehrenwörtlichen Erklärung, das Land nicht ohne Erlaubnis zu verlassen, wird von mir und dem gesamten Offizierskorps abgelehnt. –

*Abgeschlossen, Trondhjem, den 17ten November 1914. Pfundheller, Kapitän zur See und Kommandant.*³⁷

Laut der oben erwähnten internationalen Übereinkünfte war Norwegen jetzt verpflichtet, Schiff und Mannschaft zu bewachen. Dafür bestanden jedoch weder in Norwegen noch den anderen neutralen skandinavischen Staaten Ausführungsbestimmungen oder praktische Erfahrungen; Regeln und Vorschriften mussten ad hoc entwickelt und angepasst werden. Die norwegische Regierung stand jetzt vor einem doppelten Problem: Einerseits sollte sie mit der Durchführung der Internierung zeigen, dass das Land sich vollständig neutral verhielt. Weder Großbritannien noch Deutschland sollten, jeder auf seine Weise, die BERLIN-Affäre als Vorwand dafür nutzen können, Norwegens politischen Handlungsraum einzuschränken. Mit Hinblick auf Großbritannien war dies vorläufig das kleinere Problem, da man den Hilfskreuzer sofort interniert hatte. Jedoch musste auch die deutsche Seite zufriedengestellt werden. Das gelang, denn die deutsche Gesandtschaft meldete in einem Telegramm am 21. November 1914: *Entwaffnung von norwegischen Behörden in rücksichtsvoller Weise vorgenommen.*³⁸ Selbst in der deutschen Öffentlichkeit wurden keine kritischen Stimmen laut, im Gegenteil. Sogar das ultrakonservative Blatt »Deutsche Zeitung« bestätigte, dass die Internierung *in korrekter Weise erledigt* worden sei.³⁹

Der zweite Teil des Problems war wesentlich komplizierter: Wie konnte man den Aufenthalt der Mannschaft so reibungslos wie möglich gestalten, wenn man sie gleichzeitig bewachen musste? Die Männer waren keine Kriegsgefangenen, nur Internierte. Vor allem wollte man Situationen wie in den Niederlanden vermeiden, wo es unter den belgischen Internierten im Herbst 1914 zu einem blutigen Aufstand gekommen war, in dessen Verlauf acht Internierte von ihren niederländischen Bewachern erschossen worden waren.⁴⁰ In Norwegen war die Situation für die Mannschaft der BERLIN hingegen wesentlich günstiger. Die Männer mussten nicht in ein Barackenlager umziehen, sondern konnten auf dem Schiff verbleiben, also in der gewohnten Umgebung. Sie erhielten ihren Wehrsold ausbezahlt und blieben unter deutschem Kommando. Das bedeutete, dass

37 Admiralstab der Marine, Kriegstagebuch, Hilfskriegsschiff BERLIN, F.Kpt. Püllen, Pfundheller vom 2.8.14 bis 17.11.14, Bd. 1, BArch RM 99/609. Der Streit über das Ehrenwort der Offiziere wurde mit Generalmajor Spørck am nächsten Tag fortgesetzt, ohne dass man zu einer Lösung kam (RM 99/611).

38 Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

39 Deutsche Zeitung, 26.11.1914. Das Blatt monierte sogar, dass die Schiffsführung der BERLIN die norwegische Neutralität verletzte, und bestätigte, dass man Norwegen nicht ohne Weiteres dafür kritisieren könne, unfreundlich gegen Deutschland gehandelt zu haben. Zeitungsausschnitt in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

40 Für weitere Einzelheiten siehe Andersen 2015, S. 55ff.

auch während der gesamten Internierung das Leben an Bord militärisch organisiert war und die militärische Rangordnung galt.

Diese Rangordnung bestimmte auch die Wohnverhältnisse an Bord, welche wiederum die ursprüngliche Aufgabe des Schiffes widerspiegeln, nämlich Passagiere in drei Klassen über den Atlantik zu transportieren. Wie bereits erwähnt, entsprach die Einrichtung des Schiffes dem Klassenunterschied der zivilen Passagiere – und jetzt der militärischen Rangordnung. Dieser entsprechend residierte auf dem obersten Promenadendeck das Schiffskommando. Die Offiziere hatten sich in den luxuriösen Erste-Klasse-Kabinen eingerichtet, während im unteren Promenadendeck, in den Kabinen der Zweiten Klasse, die Unteroffiziere in ebenfalls recht luxuriösen Kabinen untergebracht waren. Die Mannschaften – zu einem Drittel Decks- und zwei Dritteln Maschinenpersonal – mussten hingegen mit den Schlafsälen und der Messe der Emigranten vorliebnehmen. Trotzdem war selbst dies wesentlich besser als ein Barackenlager oder, noch schlimmer, der Schützengraben. Deckoffizier Niebuhr wusste, wovon er sprach, wenn er rückblickend sagt, dass »nur sehr wenige Kriegsteilnehmer es so komfortabel hatten wie wir an Bord.«⁴¹



Abb. 2: Winterliches Idyll: BERLIN in der Bucht von Hommelvik. (Foto: Åsen Museum)

Die zwar gut untergebrachte, aber von ihrer Umwelt isolierte Mannschaft und ihre Offiziere wussten nichts von dem Tauziehen, das derweil an Land um den Liegeplatz der BERLIN entstanden war. Die Debatte darüber wurde indirekt von zwei Faktoren bestimmt. Zum einen wurden Schiff und Mannschaft bis hinauf zu Parlament und Regierung mit einer guten Portion Wohlwollen bedacht und von der Bevölkerung mit viel Neu-

41 Für weitere Einzelheiten siehe Niebuhr 1939, Artikel 1 (16.11.).

gier betrachtet. Zum anderen herrschte Misstrauen gegenüber deutschen Spionen, denn nicht nur Großbritannien unterhielt in Norwegen ein dichtes Netz von Agenten.⁴² Das Misstrauen gegenüber deutscher Spionage meldete sich denn auch sofort, als der see-militärische Bezirkskommandant, Kommandeurkapitän Frisak, Hommelvik als geeigneten Ankerplatz für die BERLIN bestimmt hatte. Nachdem das Schiff am 21. November 1914 unter eigener Maschine nach Hommelvik gedampft und vertäut worden war, intervenierte sofort einer der Industriellen des Städtchens bei Außenminister Ihlen gegen den Liegeplatz vor seiner Haustür. Die Deutschen könnten Industriespionage betreiben, vor allem das Ausschiffen von Holz nach England oder den Transport von Transitwaren mit der Eisenbahn nach Russland via Schweden beobachten.⁴³ Aber das Schiff blieb. Und für das Leben im Städtchen und die meisten seiner Einwohner war es erst einmal richtig spannend geworden. Die Ankunft des Hilfskreuzers war eine enorme Sensation: Man begann Postkarten von der BERLIN vor Anker zu drucken.⁴⁴

Der kleine Ort Hommelvik war deshalb gewählt worden, weil der Abstand zur Stadt Trondheim einerseits passabel erschien, andererseits dorthin gute Zugverbindungen bestanden. Als Exporthafen besaß Hommelvik eine große Kaianlage und ausreichend Wassertiefe für den Tiefgang der BERLIN von immerhin fast zwölf Metern. Es waren relativ wenige Vorbereitungen zu treffen; nur auf dem Kai mussten zusätzlich Eisenpoller einbetoniert werden, um die schweren Achtertrossen der BERLIN aufzunehmen. Das Schiff wurde in Nord-Süd-Richtung vor Anker gelegt und guter Abstand zum Land eingehalten, damit Starkwind das Schiff nicht gegen den Kai drücken konnte, und auch – was mindestens ebenso wichtig war –, um das Schiff gut bewachen und Fluchtversuche der Internierten verhindern zu können. Diese Vorsichtsmaßnahme sollte sich als nicht übertrieben herausstellen.

Versorgung: Verpflegung, Wasser, Kohle – und Bier

Da das Schiff vor Anker lag, gestaltete sich seine Versorgung schwierig. Der Intendant des Schiffskommandos kaufte die Verpflegung für die Mannschaft selbst an Land und auf Rechnung des Deutschen Reichs ein. Da Hommelviks Lebensmittelläden kaum 450 Mann zusätzlich versorgen konnten, kam der Großteil der Verpflegung aus Trondheim und wurde mit dem kleinen Dampfboot EINAR oder per Eisenbahn geliefert. In der ersten Zeit holte ein gut bewachtes Kommando der Mannschaft die Ware an der Station ab, später rangierte die Bahn die Güterwagen bis zum Kai hinunter. Von diesem mussten die Lebensmittel in die offenen Rettungsboote der BERLIN umgeladen werden, die als Verkehrsboote dienten. Im Winter, bei Starkwind und Schwell war das eine gefährliche Arbeit, die erst später durch einen selbst gebauten Kran erleichtert wurde. Endlich am Schiff angekommen, wurde die Verpflegung entweder das Fallreep hinaufgetragen

42 Für einführende Informationen und Verweis auf weiterführende Quellen siehe https://no.wikipedia.org/wiki/Spionasje_i_Norge_under_f%C3%B8rste_verdenskrig#Tysk_og_britisk_spionasje.

43 Für weitere Einzelheiten siehe Andersen 2015, S. 31f.

44 So auch später vom Liegeort im Lofjord.

oder mit einem der Lastbäume des Schiffes hinaufgezogen. Deckoffizier Niebuhr fügte seinem Bericht pointiert hinzu: »Die schlimmste Arbeit hatte die Mannschaft mit all den Bierfässchen, und davon gab es viele, denn Bier musste an Bord sein, wenn Frieden herrschen sollte.«⁴⁵

Entschieden leichter – zumindest für die Mannschaft – gestaltete sich die Versorgung mit Frischwasser. In der ersten Zeit wurde es einmal wöchentlich mit dem Lastkahn ØGER aus Trondheim angeliefert, eine sehr kostspielige Angelegenheit. Nachdem man aber mit dem Bauern des Halstad gård einig geworden war, legte die Mannschaft selbst eine Wasserleitung vom Stavsjøen-Reservoir hinunter zum Schiff.⁴⁶



Abb. 3: Schweine- und Kaninchenzucht an Bord. (Foto: Åsen Museum)

Die BERLIN musste mit Kohle versorgt werden, damit man die verschiedenen Hilfsaggregate, die Bordelektrizität und vor allem die Dampfheizung des Schiffes betreiben konnte. Wie das Trinkwasser wurde auch die Kohle zuerst mit Lastkähnen angeliefert. Die ohnehin mühselige und teure Versorgung wurde obendrein durch politische Querelen erschwert. Norwegen importierte seine Kohle überwiegend aus Großbritannien, und die britische Regierung hatte Norwegen untersagt, die BERLIN mit britischer Kohle zu versorgen. Deswegen wollte man Kohle aus Spitzbergen heranschaffen, aber auch dagegen legten die Briten Protest ein. Man drohte, dass jede Person oder Firma, die Deutschland und deutschen Schiffen helfen würde, auf einer schwarzen Liste landen würde. Erst nachdem die Schiffsreeder schriftliche Versicherungen von norwegischen wie englischen Behörden erhalten hatten, konnte die Kohleversorgung aus Spitzbergen

45 Niebuhr 1939, Artikel 4 (20.11.); siehe auch Artikel 9 (25.11.): 1917 musste die Mannschaft wegen des Transportarbeiterstreiks die Bierfässer selbst durch Hommelvik rollen – »unter großem Jubel der Bevölkerung«.

46 Forbord 1993b, S. 356.

doch noch aufgenommen werden. Allerdings nicht lange: Bereits im Mai 1915 protestierte der britische Botschafter in Norwegen wiederum bei Außenminister Ihlen gegen die Kohleversorgung und verlangte eine unmittelbare Durchsuchung des Schiffes.⁴⁷

Das britische Vorgehen rund um den Kohlenachschub zeigt nicht nur, wie gut informiert die britischen Diplomaten waren, sondern auch den Druck, den man auf das norwegische Außenministerium, die Neutralitätspolitik und damit auch auf die Durchführung der Internierung auszuüben suchte. Und der Druck kam auch von der anderen Seite, denn die deutsche Botschaft bestand ihrerseits darauf, dass die Spitzbergen-Kohle der BERLIN geliefert werde. Das Problem löste sich dahingehend, dass der norwegische Staat deutsche Kohle kaufte⁴⁸, und ab Herbst 1915 versorgten deutsche Schiffe die BERLIN regelmäßig mit Kohle. Sie wurde direkt und unter strenger Bewachung von Schiff zu Schiff gelöscht – eine willkommene Abwechslung des eintönigen Lebens der Mannschaft an Bord.



Abb. 4: Instandsetzungsarbeiten am Lüfter der BERLIN. (Foto: Euro-peana)

47 Andersen 2015, S. 43f.

48 Depesche Gesandtschaft Oslo an Reichskanzler Bethmann-Hollweg, 04.10.1915. In: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787. Der deutsche Botschafter Oberndorff kommentierte säuerlich, dass dies natürlich eine bequeme Lösung für Norwegen sei. Deutschland habe jedoch bessere Verwendung für seine Kohle, als mit dieser Norwegen bei seiner Aufgabe zu entlasten, nämlich den Kohlenachschub zu organisieren.

Der Mensch war mit sich selbst nicht zufrieden: Zum Leben an Bord⁴⁹

*Heute [12. Dezember 1914] 15 Grad Kälte, an Bord nirgends eine warme Stelle zu finden. Selbst in der Koje haben wir gefroren. Die Bordwand war innen ganz mit Reifüberzogen.*⁵⁰ Laut der zitierten Tagebucheintragung des Matrosen Kämmerer hielt die Dampfheizung des Schiffes nicht immer den norwegischen Wintertemperaturen stand. Trotzdem setzten nicht Winter und Kälte der Mannschaft am meisten zu, sondern der Mangel an Arbeit und Aufgaben. Als die Internierung begann, stellte das Schiffskommando den Dienst von Kriegsauf Friedensroutine um und schaffte es, die Disziplin aufrechtzuerhalten. Die Offiziere setzten viel auf sportliche Betätigung, ließen ausgiebig exerzieren und versuchten die Mannschaft mit Wartungsarbeiten und »Rein-Schiff«-Arbeiten zu beschäftigen. Trotzdem wurde die Mannschaft zusehens nachlässiger und entzog sich in den Tiefen des unübersichtlichen Schiffes teilweise dem Arbeitsdienst. Das Schiffskommando bestrafte dies relativ mild mit Arrest. Da laut Deckoffizier Niebuhr in dieser Situation »mit Macht nichts zu erreichen« war, sah sich selbst der Kommandant gezwungen, die Entwicklung mit Humor zu nehmen.⁵¹ Anscheinend entwickelte sich an Bord ein eher ziviler Umgang zwischen Schiffsleitung und der Mannschaft.

Mit verschiedenen Angeboten versuchte man nicht nur den Verfall der Disziplin zu stoppen, sondern auch das allgegenwärtige und mit immer höheren Einsätzen betriebene Kartenspiel. Zahlreiche deutsche Delegationen aus Trondheim und Oslo besuchten Schiff und Mannschaft; so der deutsche Pastor Günther aus Oslo, welcher Gottesdienste an Bord abhielt. Um die Mannschaft anderweitig aufzumuntern, schickte der verantwortliche General Spørck die norwegische Divisionskapelle und Unterhaltungskünstler. Sehr beliebt waren wöchentliche Kinovorführungen eines Kinobesitzers. Weihnachten 1914 spendierte das norwegische Verteidigungsministerium der BERLIN-Besatzung eine Weihnachtsfeier. »Denen geht es ja auch nicht so gut«, lautete die lapidare Begründung des Ministeriums. Und General Spørck feierte mit.⁵² Die Besatzung wurde jedoch auch selbst aktiv, organisierte Bordorchester und Chor, ja sogar ein Zither- und Mando- linen-Ensemble.

49 Zitat Kämmerer, item 78, 16.–23.12. Dieser Abschnitt folgt meist Niebuhrs Zeitungsartikeln von 1939; Kämmerers Tagebuch endet im Februar 1915.

50 Kämmerer, item 77; Niebuhr 1939, Artikel 17 (05.12.1939) nennt drastisch niedrige Temperaturen, minus 25–30 °C. Historische Wetterdaten für Trondheim bestätigen die von Kämmerer genannten Temperaturen, zeigen aber auch verhältnismäßig milde Wintertemperaturen über 0 °C. Vgl. <https://www.yr.no/sted/Norge/Tr%C3%B8ndelag/Trondheim/Trondheim/almanakk.html?dato=1914-12-16>.

51 Niebuhr 1939, Artikel 2 (17.11.).

52 Trondhjems Adresseavis, 19.01.1916. Es handelte sich um das norwegische juletefest/ Weihnachtsbaumfest Anfang/Mitte Januar, mit dem die Weihnachtszeit endgültig endet.



Abb. 5: Gemischte Sonntagsgesellschaft an Bord. (Foto: Åsen Museum)

Was den monotonen Alltag an Bord wirklich unterbrach, waren die regelmäßigen Wochenendbesuche. Gleich nachdem die BERLIN in Hommelvik vertäut war, durften zivile Norweger wie auch norwegische Militärs jeden Samstag von 15 bis 21 Uhr und sonntags von 11 bis 21 Uhr an Bord kommen – und alle kamen. Für die Mannschaft war selbstverständlich weiblicher Besuch am attraktivsten. Da die luxuriöse Einrichtung der Salons wenig verändert worden war, staunten die Besucher über die mit Damaststischtüchern, Silberbestecken wie Kristallgläsern reichlich ausgestatteten Salons und deren technische Einrichtungen. Emil Simonsen, Soldat der Wachmannschaft, erinnerte sich voller Bewunderung: »Das war vielleicht ein tolles Schiff! Das hättest du mal sehen sollen! Da gab es eine Theke mit einem großen, schwarzen Behälter. Man musste nur an einem Hahn drehen und dann kam Bier, Mann! Und an den Wänden so viele schöne Bilder.« Da das Schiff nicht den schon damals drastischen norwegischen Alkoholsteuern unterlag, wurde Alkohol steuerfrei ausgeschenkt, ein Schnaps für 10 und ein Bier für 25 øre. Bei solchen Preisen verschwanden laut Simonsen bei einer Schiffsinspektion mitunter auch norwegische Soldaten in den Kajüten, »wo sie dann saßen und mit den Deutschen süffelten.«⁵³ Alkohol und luxuriöse Ausstattung waren jedoch nicht die einzigen Motive für einen Besuch der BERLIN. Unternehmer und Privatleute knüpften Kontakte zur Mannschaft, die sich später, als diese an Land durfte, für alle als wertvoll erweisen sollten. Auf Kontaktsuche waren jedoch auch die deutschen Seeoffiziere. In den ersten Monaten versuchten sie, unter den Besuchern Norweger zu finden, die ihre Flucht vom Schiff unterstützen würden.

53 <https://erikstenvik.com/2014/11/10/vakt-over-hjelpekrusseren-berlin/>. Laut eigener Aussage trank er nicht an Bord.

Insgesamt betrachtet war die Internierung in den ersten Monaten, auch wenn die Mannschaft nicht von Bord durfte, absolut erträglich. Zum Leerlauf an Bord gesellte sich allerdings schnell das Heimweh; viele der älteren Mannschaftsmitglieder hatten Familie in Deutschland. Obendrein nahm der Krieg entgegen aller Erwartung kein schnelles Ende, was zu einem Gefühl der Nutzlosigkeit vor allem unter den patriotisch gesinnten Offizieren beitrug. Es überrascht also kaum, dass immer häufiger Männer vom Schiff flüchteten – trotz des vergleichsweise ruhigen, ja, teilweise luxuriösen Lebens an Bord, ein Leben, das auch in starkem Gegensatz zum Leben der norwegischen Wachmannschaften stand.



Abb. 6: Fast familiär: Norwegische Wachmannschaften zusammen mit Besatzungsmitgliedern der BERLIN. (Foto: Åsen Museum)

»Verdammt noch mal, dass wir nicht krepieren«: Bewachung, Flucht, ein neues Gesetz und ein gescheiterter Gefangenenaustausch

Das norwegische Verteidigungsministerium setzte für die Bewachung des Schiffes eine verhältnismäßig große Wachmannschaft ein: ca. 100 Mann vom Nordre Trondhjems Infanterieregiment Nr. 13 und eine Artillerieabteilung vom Feldartillerieregiment Nr. 3 mit zwei Kanonen und 30 Mann. Die Wohn- und Lebensbedingungen der Wachmannschaften waren insbesondere in der ersten Zeit sehr schlecht, als sie in einem stark verfallenen Haus der Hommelvik Arbeiderforening einquartiert wurden.⁵⁴ Die Wache selbst war auf

54 Andersen 2015, S. 33f.

einem Dachboden über der Lokomotivenremise untergebracht. Emil Simonsen schrieb: »Und die Lokomotiven standen unter uns in der Remise und rauchten [...]. Ja, das war ein feines Logis! Rabenschwarz, und dreckig war es auch. Verdammt noch mal, dass wir nicht krepiereten.«⁵⁵

Zu den schlechten Wohn- und Lebensbedingungen kam der einförmige Wachdienst. Drei, später vier Wachposten mussten das Schiff rund um die Uhr von Land aus beobachten; ferner patrouillierte ein Motorboot rund um die BERLIN. Dieser Dienst stellte die Soldaten vor allem im Winter auf eine harte Probe und weckte sogar das Mitleid seitens der Bewachten.⁵⁶ Der langweilige Wachdienst wurde nur selten unterbrochen, beispielsweise wenn an Bord Unruhe entstand. In diesem Fall signalisierten die Soldaten mit einer Lampe zum Telefonposten, der die Wache alarmierte. Dann gingen ein Offizier und einige Soldaten an Bord.⁵⁷ An Bord waren keine norwegischen Soldaten stationiert. Zum Wachdienst gehörte auch die regelmäßig jede zweite Woche durchgeführte Inspektion der Schiffsartillerie. Obwohl diese Inspektionen der Oberkanoniere Brandtland und Fossnår laut Deckoffizier Niebuhr vollkommen nutzlos waren, ja, fast peinlich, entwickelte sich ein herzliches Verhältnis zwischen den deutschen und norwegischen Offizieren. Die norwegischen Offiziere waren aufgrund ihres freundlichen und korrekten Auftretens »mit allen Freund geworden und wurden hoch respektiert«.⁵⁸

Trotz des starken Aufgebots an Wachpersonal konnte die Flucht von Besatzungsangehörigen nicht verhindert werden. Die besten Chancen dafür bestanden am Wochenende, wenn die norwegischen Besucher des Schiffes wieder an Land zurückkehrten. In zivilen Kleidern, die man sich zuvor von Norwegern hatte beschaffen lassen, und begünstigt durch die nachlässige Personenkontrolle konnten Flüchtlinge die Kontrolle am Kai leicht passieren. Schwieriger wurde es danach, nämlich zu versuchen, mit einem Zug die nahe schwedische Grenze zu erreichen; die Polizei überwachte Züge und Bahnhöfe. Hatte ein Flüchtling jedoch erst einmal das ebenfalls neutrale Schweden erreicht, wurde ihm von der dortigen deutschen konsularischen Vertretung nach Deutschland weitergeholfen. Bis zum April 1915 gelang auf diese Weise 29 Personen die Flucht; weitaus mehr hatten es versucht, waren jedoch schnell gefasst worden.⁵⁹

Am spektakulärsten war die Flucht zahlreicher Seeoffiziere, denn sie missbrauchten ein internationales Reglement. Demzufolge durften Offiziere sich gegen Abgabe ihres Ehrenworts, den Landgang nicht für die Flucht zu benutzen, frei an Land bewegen. Kommandant Pfundhellers Flucht aus dem Fjellsæter Sanatorium Ostern 1915 erregte größeres Aufsehen und wurde von der norwegischen Presse kritisch hinterfragt; es mangelte

55 <https://erikstenvik.com/2014/11/10/vakt-over-hjelpekrusseren-berlin/>.

56 Niebuhr 1939, Artikel 13 (30.11.); siehe auch Niebuhr 1939, Artikel 16 (04.12.).

57 Bericht Emil Simonsen; <https://erikstenvik.com/2014/11/10/vakt-over-hjelpekrusseren-berlin/>.

58 Niebuhr 1939, Artikel 1 (16.11.).

59 Andersen 2015, S. 32ff. Laut Andersen (S. 35) drehte es sich um sieben Offiziere, 17 Unteroffiziere, vier Soldaten und Kommandant Pfundheller. Es existiert keine Statistik zu Flucht und Fluchtversuchen. Alle Quellen weisen darauf hin, dass Flucht bis zum Herbst 1915 ein großes Problem darstellte. In November 1916 gab das V. Bezirkskommando bekannt, dass in den letzten 15 Monaten viele erfolglose Fluchtversuche unternommen worden seien, aber erst jetzt jemandem die Flucht geglückt sei (Kapitänleutnant Stabbert; Trondhjems Adressavisen, 26.11.1916). Fluchtversuche gab es bis 1918 (letzte Berichte dazu in Trondhjems Adresseavis, 13.08., 07., 09., 10.09.1918).

auch nicht an Spott.⁶⁰ Das Auswärtige Amt interpretierte die vielen gelungenen Fluchten als deutschlandfreundliche Politik Norwegens⁶¹ – eine naive Fehlinterpretation. Die Presseberichte lösten ganz im Gegenteil eine Anhörung im norwegischen Parlament aus, in deren Verlauf insbesondere der Bruch des Offiziers-Ehrenworts von Verteidigungsminister Holtfodt kritisiert wurde.⁶²

Der Bruch ihres Ehrenworts hatte für die deutschen Offiziere keine Folgen; typischerweise wurde die ehrengerichtliche Untersuchung der deutschen Marine gegen Pfundheller im Herbst 1915 eingestellt.⁶³ Wenn hingegen gewöhnliche Soldaten später den ihnen gewährten Heimaturlaub missbrauchten und nicht zurückreisten, wurden sie vom deutschen Militär wieder nach Norwegen überstellt.⁶⁴ Der Grund dafür lag darin, dass die deutsche Gesandtschaft in Oslo ihr Ehrenwort gegeben hatte, dass die ausreisenden Soldaten wieder zurückkehren würden; mit anderen Worten: Der deutsche Staat hatte für das Besatzungsmitglied gebürgt; der einfache Soldat konnte selbst kein persönliches Ehrenwort abgeben. Die Kaiserliche Marine hatte eine deutlich (klassen-)geteilte Auffassung vom Begriff des Ehrenworts.

Die Fluchtversuche spitzten sich im August 1915 noch einmal zu. Ganze 25 Mann versuchten an Land zu schwimmen, wurden jedoch vom norwegischen Militär mit Warnschüssen gestoppt. Die Episode, über die auch die deutsche Presse berichtete⁶⁵, führte zu einem Besuchsverbot und zur verschärften Bewachung des Schiffes. Auch später wurden die Besuche von Land stark eingeschränkt.

Dieser Fluchtversuch und die geglückte Flucht britischer Soldaten im Herbst 1915 führten zu einem neuen Gesetz. Dieses sollte es ermöglichen, den Flüchtling zu bestrafen, ohne sich mit seinem verantwortlichen Offizier einigen zu müssen. Auch sollten nun zivile Helfer bestraft werden können. Um diese wie die Flüchtlinge selbst abzuschrecken, drohte das Gesetz mit drakonischen Strafen: zwei Jahre Gefängnis für einen Fluchtversuch. Andererseits war man bereit, mildernde Umstände anzuerkennen, und niemand wurde zur Höchststrafe verurteilt. Als ein Flüchtling nach dem neuen Gesetz 90 Tage Gefängnis erhielt, erließ man ihm nach deutschem Protest die Hälfte der Strafe.⁶⁶

Trotz der zurückhaltenden Anwendung des neuen Gesetzes erfüllte es seinen Zweck in dem schwierigen Balancegang zwischen den Verpflichtungen eines neutralen Staates

60 Siehe Bjørntvedt 2016, S. 45ff. Für eines der Spottgedichte siehe Trondhjems Adresseavis, 14.04.1915. Laut Namentliches Verzeichnis der Besatzung S.M. Hilfskreuzer BERLIN 1915 waren nur noch sechs Offiziere an Bord verblieben. Niebuhr 1939, Artikel 2 (17.11.) nennt ebenfalls sechs Offiziere. Wegen des Mangels an Offizieren wurden Deckoffiziere zu Offizieren ernannt.

61 Notiz vom 24.02.1915: *Freundliche Haltung norwegischer Regierung gegen Besatzung des Hilfskreuzers »Berlin«*. 28 Mann entkommen (in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787).

62 Zit. nach Andersen 2015, S. 35; hier auch detailliert zur Anhörung.

63 Handschriftliche Abschrift einer Notiz vom 02.10.1915 (in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787).

64 Andersen 2015, S. 36. Das betraf allerdings nicht diejenigen, die direkt von der BERLIN nach Schweden geflüchtet waren. Andersen erwähnt die Matrosen Kannenberg und Noll, die 1918 zurück nach Norwegen überstellt wurden. Siehe auch Trondhjems Adresseavis, 13., 16.08.1918.

65 Siehe verschiedene Dokumente und Zeitungsausschnitte in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

66 Andersen 2015, S. 34ff.

und dem Wohlergehen der Internierten, die man – Deutsche wie Briten – wegen der teuren Bewachung eigentlich am liebsten loswerden wollte. Norwegen unternahm deshalb 1915 die Initiative zu einem Gefangenenaustausch, der von der deutschen Marineleitung jedoch abgelehnt wurde. Sie argumentierte, dass britische Gefangene in Deutschland, so wortwörtlich, *Geiseln* für die zivilen deutschen Gefangenen in Großbritannien seien. Außerdem stärke ein solcher Austausch – da sich unter den Briten Seeleute befänden – nur die britische Handelsflotte, der es an Besatzungen fehle.⁶⁷ Nach dem Scheitern der Initiative wurde den norwegischen Behörden klar, dass man hinsichtlich von Wohl und Wehe der Mannschaft in neuen Bahnen und langsigtig denken musste. Außerdem begann – wie bereits erwähnt – die Moral an Bord zu fallen. Es ist deshalb nicht zufällig, dass ab Sommer 1915 die strengen Internierungsbestimmungen schrittweise gelockert wurden. Für die Mannschaft sollte damit bald deren größter Wunsch in Erfüllung gehen – endlich an Land zu kommen.

Endlich an Land, mit Sport als »dem bis jetzt besten Zeitvertreib«⁶⁸

Warum verweigerte man den Mannschaften so lange den Landgang? Die Antwort lautet schlicht: Weil in dieser Frage große Unsicherheit herrschte. Die Haager Konvention enthielt klare Anweisungen für die Behandlung internierter Offiziere, jedoch keine für die der Mannschaften. Man hatte die Mannschaften also einfach aus Unsicherheit und Vorsicht an Bord gehalten. Nun hatte das Bezirkskommando bereits im ersten Winter Ausmärsche von jeweils 50 Mann rund um Hommelvik zugelassen. Auf ca. fünf Kilometer langen, genau festgelegten Routen marschierten die Soldaten unter deutschem Kommando und mit norwegischer Eskorte um den Ort. Für die Rastlosigkeit der Mannschaft waren die Ausmärsche nur ein magerer Trost. Außerdem dauerte es einfach zu lange, bis jedes einzelne Besatzungsmitglied an Land kam. Im Sommer 1915 ließ man deshalb auf einer Wiese in der Nähe des Kais gymnastische Übungen zu sowie Rudern und Baden von einer abgelegenen Schäre aus. Fußball war sehr beliebt, und laut Überlieferung war es die Mannschaft der BERLIN, welche die europäische Abseitsregel in Hommelvik einführte. Gespielt wurde einmal die Woche, entweder gegen den lokalen Fußballclub oder die norwegische Wachmannschaft, und stets mit kräftiger Unterstützung der jeweiligen Anhänger.

67 Staatssekretär Reichsmarineamt an Reichskanzler Bethmann-Hollweg, 22.04.2015, in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

68 Zitat Niebuhr 1939, Artikel 5 (21.11.); dieser Abschnitt bezieht sich meist auf Andersen 2015, S. 39ff. und Niebuhr 1939, Artikel 7 (23.11.), 8 (24.11.).



Abb. 7: Skilaufen unter Aufsicht: Matrosen der BERLIN mit norwegischem und deutschem Offizier sowie einer der eingereisten Ehefrauen; im Hintergrund der Hilfskreuzer in der Bucht von Hommelvik. (Foto: Historielaget Hommelviks Venner)

Im März 1915 wurde eine Gruppe von der BERLIN zu einer Skitour rund um den Gråkallen, Trondheims höchstem Berg, eingeladen. Damit begann der Wintersport zu einem festen Bestandteil der sportlichen Aktivitäten zu werden. Im gleichen Winter hatte die Mannschaft 30 Paar Ski von einem Privatmann geschenkt bekommen. Mit der sachkundigen Hilfe der Wachmannschaften und von Hommelviks Einwohnern begann die Mannschaft, meist Norddeutsche, den für sie fremden Sport zu erlernen. Andere Männer bauten Schlitten und erhielten die Erlaubnis, von einer Alm aus mit diesen oder einem großen Holzschlitten zu rodeln. Deckoffizier Niebuhr vermerkt: »Ich muss schon sagen, nach einer solchen Tour, entweder mit Ski oder Schlitten, wirkte die Truppe wie neugeboren und wartete nur darauf, so schnell wie möglich wieder an Land zu kommen.«⁶⁹

Selbst wenn der Sport entscheidend dazu beitrug, die Stimmung an Bord zu verbessern, hatte die Mannschaft eigentlich ein anderes Ziel: Sie wollte endlich in die Stadt kommen, nach Trondheim. Um das zu erreichen, benutzten die Männer vorerst zahlreiche Tricks, wollten beispielsweise an einem katholischen Gottesdienst teilnehmen (obwohl kaum Katholiken an Bord waren) oder gaben vor, einen Zahnarzt aufsuchen zu müssen. Als aber klar wurde, dass der Kirchgang sich auf denselben und ein kleines Frühstück beschränkte, und als die Patienten den Zahnarzt selber bezahlen und die Quittung vorlegen mussten, nahmen sowohl Teilnahme am Gottesdienst wie Zahnarzt-Besuche drastisch ab. Andererseits hatten die norwegischen Behörden immer öfter längere Touren außerhalb von Hommelvik zugelassen und ab Frühjahr 1916 sogar ohne norwegische Eskorte. Deckoffizier Niebuhr nahm als verantwortlicher Offizier an diesen Touren teil, die mit Sang und Klang und begleitet von vielen Damen quer durch die Bymarka in Trondheim führten. Obwohl die Männer dabei auch tüchtig dem Bier zusprachen,

69 Niebuhr 1939, Artikel 5 (21.11.).

benahmen sie sich laut Niebuhr bestens⁷⁰, denn die neu gewonnene Freizügigkeit wollte man auf keinen Fall wieder verlieren. Deswegen benahm sich die Mannschaft auch später an Land sehr gut und regelte Konflikte, selbst gewalttätige, unter sich. Man ging in der Verteidigung des »bis jetzt erreichten Resultats«⁷¹ so weit, dass »die Männer in dem Fall, dass jemand seinen Verstand verlor, aufeinander aufpassten [...]«.⁷² Die mannschaftsinterne Selbstjustiz hielt die norwegische Polizei und Militärbehörden effektiv auf Abstand; die Zeitungen konnten nur von einer einzigen gewalttätigen Auseinandersetzung berichten, in deren Verlauf ein Norweger leicht verletzt wurde.⁷³

Schließlich, im Sommer 1916, wussten alle, um was es jetzt ging, dass man nämlich endlich den allgemeinen Landgang für die Mannschaft zulassen würde. Im Juni 1916 kam endlich die Erlaubnis. Zu verdanken hatte die Mannschaft diese vor allem den lokalen Betrieben in Hommelvik, denen in der herrschenden Hochkonjunktur zunehmend Arbeitskräfte fehlten, während vor ihrer Tür 400 gut ausgebildete Männer unbeschäftigt herumsaßen.⁷⁴ Jetzt machten sich die Wochenendbesuche auf der BERLIN bezahlt – für beide Seiten.

Hommelvik: Industrie, Einwanderung und eine stetig wachsende Kleinstadt

Hommelviks besondere Entwicklung sollte auch die Besatzung der BERLIN prägen; deshalb ein paar kurze Bemerkungen zur Geschichte des Ortes. Seit ca. 1850 hatte sich dieser rasant entwickelt: Spinnerei, Schiffswerft, Ziegelbrennerei und eine Reihe Exporthäuser waren hier von Unternehmern aus Trondheim, Bergen und sogar Stockholm gegründet worden. Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie nach Schweden 1881 und dem Bau des Tiefwasserkais erhielt der Ort einen weiteren industriellen Impuls.⁷⁵ Mit den schwedischen Investoren wanderten auch rund 50 schwedische Arbeiter ein, die das Leben im Ort mit prägten.⁷⁶ Industrialisierung, Einwanderung und eine traditionell sozialistische Orientierung der Arbeiter hatten in Hommelvik eine eigene Mentalität entstehen lassen; und ein mehr einwanderungsfreundliches und solidarisches Klima geschaffen, als man es in einer kleinen norwegischen Ortschaft erwarten konnte. Das umfangreiche und vielfältige Organisationsleben jener Zeit spricht für sich selbst.⁷⁷

70 Niebuhr 1939, Artikel 6 (22.11.), 7 (23.11.).

71 Niebuhr 1939, Artikel 9 (25.11.).

72 Niebuhr 1939, Artikel 10 (27.11.).

73 Trondhjems Adresseavis, 04.09.1917: »Ein ernstes Ereignis auf Trondheims Eisenbahnstation«. Der schuldige Matrose wurde zu 30 Tagen Gefängnis verurteilt.

74 Aufgrund von Anfragen der Betriebe hatte das V. Bezirkskommando beim Verteidigungsministerium nachgefragt, wie man eine eventuelle Teilnahme der Deutschen am Arbeitsleben organisieren solle. Das Ministerium erteilte die allgemeine Arbeiterlaubnis und sandte eine Liste mit neun Bedingungen, die alle dem Ziel dienten, Flucht zu verhindern. Für weitere Einzelheiten siehe Andersen 2015, S. 45ff.

75 Für weitere Einzelheiten siehe Forbord 1993a.

76 1892 waren 48 Schweden in der Gemeinde registriert (Forbord 1993a, S. 106). Einwohnerzahlen in Hommelvik: 1891: 1.098, 1910: 1.498.

77 Jensen 2013, S. 39; zum vielfältigen Organisationsleben siehe Forbord 1993a.

Die Internierung der BERLIN und die Einquartierung der rund 130 Mann Wachmannschaft belasteten die bestehende Infrastruktur des Ortes, beispielsweise das Postamt.⁷⁸ Andererseits führten sie zu vielen neuen Aktivitäten und ließen bereits bestehende wachsen. Als klar wurde, dass die Internierung länger dauern würde als zunächst erwartet, begannen sich die Wachmannschaften in Hommelvik einzurichten: Zimmer wurden vermietet, Häuser gebaut. Die Verpflegung und Dienstleistungen für das Militär schufen einen Teil Arbeitsplätze für Frauen.⁷⁹ Findige Unternehmer fanden kleine Nischen für Geschäfte, beispielsweise einen Fährservice zwischen Kai und BERLIN.⁸⁰ In Hommelvik müssen die Umsätze im Lebensmittel- und Einzelhandel kräftig gestiegen sein, besonders aber die von Tabak. Die Mannschaft der BERLIN war ein kaufkräftiges Publikum, und jetzt, da der Landgang endlich erlaubt war und die Mannschaft anfang zu verdienen, konnte sie sich etwas gönnen. Es entstanden drei neue Gaststätten – in einem Ort mit ganzen 1.500 Einwohnern.⁸¹

Arbeit macht das Leben süß⁸²

Das neue norwegische Gesetz beinhaltete strenge Vorschriften für die Organisation von Arbeitsverhältnissen. Trotzdem wurde Arbeit, ja allein die Möglichkeit, ein Arbeitsverhältnis einzugehen, an Bord als eine große Befreiung aufgefasst. Anfangs arbeiteten die Männer meist beim Ausbau der Infrastruktur mit, also dem Bau neuer Straßen, Eisenbahnlinien und anderen Projekten, die einfache Handarbeit erforderten. Zuerst wurde nur rund um Hommelvik gearbeitet, aber bald erweiterte sich die Anzahl Arbeiter und deren Bewegungsspielraum enorm. Ende 1916 waren beim Bau der Dovre-Bahn ganze 150 Mann der BERLIN beschäftigt, die bis Ulsberg, rund 100 km südlich von Trondheim, fuhren.⁸³ Das Beispiel zeigt, wie flexibel die norwegischen Vorschriften jetzt gehandhabt wurden. Die Männer wohnten unbewacht in Baracken und fuhren nur an Wochenenden oder auf eigenen Wunsch hin zurück zur BERLIN. Männer mit Arbeit in Hommelvik oder Trondheim mussten hingegen spätestens um 19 Uhr zum Schiff zurückkehren. Aber selbst diese Begrenzung wurde im Spätsommer 1916 auf 21 Uhr ausgeweitet.⁸⁴

78 Niebuhr 1939, Artikel 1 (16.11.) beschreibt die Prozedur bei der Auslieferung der Paketpost in der örtlichen Post.

79 Leider ist nicht bekannt, wie viele Frauen direkt oder indirekt für die Wachmannschaften der BERLIN arbeiteten. In der Küche dürfte es sich um neun Arbeitskräfte, wie später im Lofjord, gehandelt haben (Langås 2017, S. 130).

80 Der Unternehmer verdiente gut und konnte später in Lofjord einen kleinen Laden eröffnen, mit dem er die Mannschaft der BERLIN versorgte (Niebuhr, Artikel 4 [20.11.]).

81 Jensen 2013, S. 42.

82 Anfangszeile des Gedichts »Arbeit« von Gottlob Wilhelm Burmann (1737–1805).

83 Niebuhr 1939, Artikel 9 (25.11.); siehe auch Artikel 8 (24.11.). Das V. Bezirkskommando erklärte hingegen, dass zusammen 130 Männer im November 1916 arbeiteten (Trondhjems Adressavisen, 26.11.1916).

84 Niebuhr 1939, Artikel 9 (25.11.).



Abb. 8: Sonntagsausflug zur BERLIN im Lofjord. (Foto: Åsen Museum)

Die Arbeit, welche die Mannschaft dann in Trondheim bekam, war von ganz anderem Charakter. Hier herrschte eine noch stärkere Nachfrage nach Facharbeitern als in Hommelvik. Unter dem Maschinenpersonal gab es viele ausgebildete Mechaniker, Installateure, Metallarbeiter, unter der Deckmannschaft Bäcker, Schlachter, Kellner. Die norwegischen Unternehmer beantragten beim V. Bezirkskommando die benötigten Arbeitskräfte. Mitunter »bestellte« man sich sogar bestimmte Männer von der BERLIN, beispielsweise der Kaufmann Hennrik Disch den Bootsmannsmaat Kienscherper.⁸⁵ Auch öffentliche Betriebe schöpften aus diesem Arbeitskräfte-Reservoir; das Städtische Gaswerk beschäftigte zwei Spezialisten über längere Zeit.⁸⁶ Das Bezirkskommando konnte die Gesuche der Betriebe nur aus zwei Gründen ablehnen: wenn der Deutsche einem Norweger den Arbeitsplatz wegnahm oder die Arbeit Einblick in militärische Verhältnisse gab. Dies galt vor allem für Arbeit im maritimen Bereich⁸⁷, jedoch keineswegs für das Hotel- und Gaststättengewerbe. Es ist deshalb nicht zufällig, dass die bekannteste Geschichte über die »Berliner«, wie sie in Trondheim genannt wurden, zum Hotel Britannia gehört. 1916 begannen hier zwei Männer ihre Karriere, der spätere Küchenchef Hugo Biedermann und Anthon Färber, der zum Oberkellner avancierte. Zusammen mit Hugo Müller, der nicht von der BERLIN stammte, bildeten sie später in der Zwischen-

85 Andersen 2015, S. 47.

86 Andersen 2015, S. 45ff. Hier werden auch andere norwegische Arbeitgeber genannt (Isidor Nielsens mekaniske verksted, die Werft Trondheims mekaniske verksted).

87 Andersen 2015, S. 47. Es ist nicht bekannt, wie viele Anträge wegen dieser Kriterien abgelehnt wurden und wie oft das Verteidigungsministerium die Entscheidungen des Bezirkskommandos überstimmte. Andersen nennt nur ein Beispiel: Der Straßenbau von Hommelvik nach Gjervingås besaß laut Verteidigungsministerium militärische Bedeutung, so dass man die Internierten nicht zu Bauarbeiten heranziehen durfte (S. 46).

kriegszeit den »Grundstamm des unteren Managements, welcher das Britannia auf ein sehr hohes Niveau emporhob.«⁸⁸

An Bord der BERLIN entstand durch die Arbeitsaufnahme zahlreicher Mannschaftsmitglieder ein soziales Problem. Während viele an Land nach norwegischem Tarif bezahlt wurden, also gut verdienten, musste eine Reihe Männer für den Betrieb und die notwendige Instandhaltung auf dem Schiff bleiben. Das Schiffskommando löste das Problem mit gut durchdachten sozialen Maßnahmen. Für die Arbeit an Land wurden generell Familienväter bevorzugt. Von deren Lohn zog man einen gewissen Prozentsatz ab, der den an Bord gebliebenen Matrosen und Heizern zugutekam. Ferner richtete man eine Solidarkasse ein, in die ebenfalls eine kleine Abgabe entrichtet werden musste. Aus dieser wurden hilfsbedürftige Familien der Mannschaft unterstützt – laut Deckoffizier Niebuhr monatlich mit mehreren Tausend Kronen.⁸⁹ Selbst wenn man annehmen muss, dass beide Solidarpakte nicht von allen an Bord willkommen geheißen wurden, war die Besatzung generell sehr dankbar. Auf diese Weise konnte sie die immer stärker notleidenden Familien zuhause tatkräftig unterstützen.⁹⁰ Andererseits half auch die beste Unterstützung wenig gegen das Heimweh und die Sehnsucht nach einem Wiedersehen mit der eigenen Familie.

Wiedersehen mit den Familien

Die norwegische Militärbehörden suchten nach neuen Wegen, um dem dringenden Wunsch der Mannschaft nach einem Wiedersehen zu entsprechen und gleichzeitig sicherzustellen, dass die Urlauber wieder auf das Schiff zurückkehrten.⁹¹ Anfangs gewährte man einzelnen Mannschaftsmitgliedern im Notfall eine Beurlaubung, also bei Todesfällen oder schwerer Krankheit in der Familie. Nach den guten Erfahrungen, die man damit machte, wurde der Kreis derer, die nach Hause reisen durften, vorsichtig erweitert; zuerst als Belohnung für gute Zusammenarbeit mit den norwegischen Behörden oder an Bord. Zum Schluss erhielten alle eine Reisegenehmigung. Der Heimaturlaub mit jeweils 25 Mann (ab August 1917 jeweils 50) dauerte in der Regel vier Wochen, konnte aber auf bis zu zehn Wochen erweitert werden. Auf diese Weise konnten 1917 und 1918 alle Reisewilligen zweimal jährlich nach Deutschland fahren.⁹²

Der Heimaturlaub erleichterte selbstverständlich die Situation der Mannschaft enorm. Gleichzeitig wurden die Urlauber in Deutschland mit einem Elend ohnegleichen konfrontiert. Die deutsche Zivilbevölkerung litt unter einer katastrophalen

88 Jensen 2013, S. 45.

89 Niebuhr 1939, Artikel 8 (24.11.).

90 Diese Dankbarkeit prägt 25 Jahre später auch die abschließende Bemerkung des Deckoffiziers dazu: »Die Ehre dafür gebührt meiner Meinung nach hauptsächlich den norwegischen Militärbehörden und dem großen Wohlwollen und der Loyalität der Geschäftsleute« (Niebuhr 1939, Artikel 8 [24.11.]).

91 Der Abschnitt folgt meist Andersen 2015, S. 42f. Wahrscheinlich begannen die Beurlaubungen Mitte 1916.

92 Niebuhr 1939, Artikel 14 (01.12.).

Hungersnot.⁹³ Es war also mehr als verständlich, dass die Urlauber versuchten, so viele Lebensmittel wie möglich nach Deutschland zu schmuggeln. Anfangs konnten sie mit einem gewissen Verständnis seitens der norwegischen Zöllner rechnen, später wurden geschmuggelte Waren beschlagnahmt. Aber selbst jetzt war man gnädig und zog die Waren nicht ein, sondern gab sie den Reisenden bei ihrer Rückkehr zurück.⁹⁴

Die zweite humanitäre Maßnahme, mit der die Situation für die Mannschaft und insbesondere die Familienväter erleichtert werden sollte, war die Familienzusammenführung. Das Schiffskommando hatte ein entsprechendes Gesuch an die norwegischen Behörden gerichtet, das mit großem Wohlwollen behandelt wurde, auch vom Passkontor in Oslo, der damaligen Ausländerbehörde. Bereits im Frühjahr 1916 kamen die ersten deutschen Frauen und Kinder in Hommelvik an. Sie mussten sich alleine zurechtfinden, denn die Mannschaft konnte sich noch nicht frei an Land bewegen. Laut Deckoffizier Niebuhr wurden Frauen und Kinder von der Bevölkerung in Hommelvik »so freundlich und entgegenkommend wie überhaupt möglich empfangen«.⁹⁵ Dies mag darauf beruhen, dass – wie gesagt – in Hommelvik die solidarische Kultur mit einer einwanderungsfreundlichen Haltung einherging. Da die deutschen Frauen und Kinder sichtlich wenigen Kulturkollisionen ausgesetzt waren und gute Erfahrungen mit der neuen Lebenswelt machten, folgten ihnen viele weitere. Bis Herbst 1917 entstand eine kleine deutsche Kolonie, in der »ein echtes Familienleben [herrschte], dank des Entgegenkommens der norwegischen Behörden«.⁹⁶

BERLIN unter einem fast wolkenfreien Himmel⁹⁷

Dank Ferienregelung, Familienzusammenführung und Arbeitserlaubnis hatten die norwegischen Militärbehörden Mitte 1917 volle Kontrolle über die BERLIN; auch gab es kaum noch Fluchtversuche. Mehr noch, die Internierung war in jeder Hinsicht zu einem Erfolg geworden: Man hatte der Neutralitätsverpflichtung entsprochen und gleichzeitig den Internierten eine fast uneingeschränkte Freiheit eingeräumt. Zusätzlich profitierte

93 In Deutschland starben während des Ersten Weltkriegs ca. 800.000 Menschen an Hunger (<https://de.wikipedia.org/wiki/Steckrübenwinter>).

94 Niebuhr 1939, Artikel 14 (01.12.).

95 Niebuhr 1939, Artikel 18 (06.12.).

96 Ebd. Anzumerken ist, dass Niebuhr ein etwas zu positives und widerspruchsfreies Bild von den norwegisch-deutschen Verhältnissen zeichnet.

97 Die Überschrift bezieht sich auf die in Norwegen berühmt gewordene Äußerung von Staatsminister Knudsen im Februar 1914: »Der politische Himmel ist, weltpolitisch gesehen, in einem Maße unbewölkt, wie er es viele Jahre nicht war.« Knudsen wandte sich mit dieser Äußerung in der Throndebatte des norwegischen Parlaments gegen höhere Bewilligungen für das Militär. Die Äußerung steht heute synonym für politische Naivität. Knudsen folgte übrigens konsequent seiner naiven Linie: Als der Erste Weltkrieg auszubrechen drohte, ging er segeln und kehrte nach dessen tatsächlichem Ausbruch zunächst nicht nach Oslo zurück, sondern beendete zuerst die Segelregatta in Hjorten.

die Wirtschaft in der Region von der Arbeitskraft der Mannschaft.⁹⁸ Das bedeutet nicht, dass die Internierung frei von Konflikten und Problemen war. Diese waren jedoch durchweg unbedeutend und manchmal nicht ohne unfreiwillige Komik. Ein Beispiel dafür stammt aus der Prohibitionszeit. Mitte 1917 weigerte sich die Firma Trondhjems samlag, das Schiff mit Alkohol zu beliefern. Das Schiffskommando wandte sich an das Verteidigungsministerium und fragte, ob es sich um ein Missverständnis handele. Damit entstand etwas, was man später als eine komplizierte Sache bezeichnete. Mehrere Ministerien beschäftigten sich mit dem »Fall«, und endlich erteilte Ministerialdirektor Wyller im Sozialministerium eine Liefergenehmigung für die BERLIN. Wyller fügte ironisch hinzu: »Außerdem kann es ja von Vorteil sein, wenn Samlaget in diesen armen Zeiten überhaupt Umsatz macht.«⁹⁹

Ein wesentlich ernsteres Problem stellte Großbritannien dar, welches die BERLIN immer noch mit Argusaugen beobachtete. Wie bereits in Zusammenhang mit dem Kohlennachschub ausgeführt, wollten die Briten unbedingt verhindern, dass norwegische Firmen für die BERLIN Instandsetzungsarbeiten ausführten oder Schiffsausrüstung lieferten. Mitte 1916 hatte das Schiffskommando sich an eine Werft in Hommelvik gewandt, um die Decks neu kalbfatern zu lassen, und an einen Metallbetrieb, der die Rettungsboote reparieren sollte. Beide Betriebe fragten vorsichtshalber beim britischen Konsul in Trondheim an, und dieser antwortete sofort, *that you should undertake no work of any art for the auxiliary-cruiser »Berlin«*. Die Arbeit musste daraufhin provisorisch mit Bordmitteln ausgeführt werden. Die deutschen Proteste ließen nicht lange auf sich warten. In seiner Antwortnote an das Auswärtige Amt bedauerte Außenminister Ihlen nicht nur das Geschehene, sondern räumte auch ein, dass Norwegen – ebenso wie andere neutrale Staaten – sich den britischen Erpressungsversuchen nicht besonders geschickt widersetzt hätte.¹⁰⁰

Trotz solch kleiner Versehen und mit Hinblick darauf, dass 1914 keine gesetzlichen Grundlagen für die Behandlung der Internierten existierten, hatte die Knudsen-Regierung die Internierung der BERLIN ganz im Interesse der Nation geregelt, was vor allem meint, den Neutralitätspolitischen Spielraum Norwegens aufrechterhalten. Was man hingegen nicht – oder nur bis zu einem gewissen Grad – beeinflussen konnte, waren die öffentliche Meinung und die Presse. Genau diese sollten das bis jetzt erreichte Resultat gefährden.

98 Hier folgten die norwegischen Behörden dem Vorbild der anderen skandinavischen Neutralen, Schweden und Dänemark. Für nähere Einzelheiten siehe Andersen 2015, Kap. 5 (*Sammenligning med andre europeiske nøytrale land*).

99 Trondhjems Adresseavis, 10.07.1917; siehe auch 09.07.1917 (Leitartikel mit Kritik an der unterschiedlichen Behandlung von Norwegern und Internierten), 11.07.1917 und 12.07.1917 (Adresseavisens satirischer Kommentar zu den Artikeln in der Zeitung Nidaros).

100 Verschiedene Dokumente in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BAarch R 901/86787. Das Zitat stammt aus einem Brief des Schiffskommandos der BERLIN vom 14.08.1916. Zusätzlich versicherte Außenminister Ihlen, dass die BERLIN sich in Zukunft direkt an das Bezirkskommando wenden solle. Sie würde dann alle notwendigen Lieferungen und Dienstleistungen erhalten.

»Spionagezentrale in Hommelvik«¹⁰¹

Wie eingangs gesagt, verfolgte der Verdacht der Spionage die BERLIN seit ihren ersten Tagen in Hommelvik, und dies, obwohl die Telegrafiestation versiegelt und die Funkantenne des Schiffes demontiert waren. Die Briefe der Mannschaft wurden doppelt zensuriert, intern auf dem Schiff¹⁰² und extern vom norwegischen Militär.¹⁰³ Darüber hinaus konnten mit Hilfe der damaligen Kommunikationsmittel keine aktuellen Informationen über den Schiffsverkehr im Trondheimsfjord nach Deutschland oder an deutsche Marinefahrzeuge, beispielsweise U-Boote, übermittelt werden. Trotz dieser unbestreitbaren Tatsache wuchs das Misstrauen gegen die BERLIN und die Deutschen im Laufe des Jahres 1917 sehr stark. Die Ursachen dafür lagen ganz woanders.

Während Großbritannien sich in Norwegen auf Handelsspionage beschränkte¹⁰⁴, richtete sich die deutsche Spionage aggressiv gegen die norwegische Schifffahrt und versuchte diese zu sabotieren. Im Laufe des Jahres 1917 entlarvte die norwegische Polizei in Oslo eine Reihe deutscher Spione. Am bekanntesten sind der Fall Rosen vom Januar 1917 und der Fall Rautenfels vom Mai gleichen Jahres, die beide großes öffentliches Interesse weckten. Die deutschen Barone hatten große Mengen Sprengstoff, Bakterien und andere Sabotageausrüstung eingeführt.¹⁰⁵ Als es in einer Reihe von Häfen brannte, so auch im Juli 1917 im Transitlager Trondheim, wurden diese Feuer sehr schnell mit den ausländischen Agenten in Verbindung gebracht.¹⁰⁶ Es kann kaum verwundern, dass die florierenden Spionageschichten die Bevölkerung aufmerksam und misstrauisch machten.

Die allgemeine Unruhe und Nervosität schaffte auch in Hommelvik und Umgebung ein Klima für »grenzenlos lächerliche »Spionageaffären«.¹⁰⁷ Gerüchte, denen zufolge man von der BERLIN an deutsche Schiffe im Fjord telegraphierte, wurden so oft wiederholt und kolportiert, dass die Behörden sich zum Schluss gezwungen sahen zu reagieren.

101 Brief Polizei Trondheim 20.07.1917, zit. nach Andersen 2015, S. 38.

102 Die schiffsinterne Zensur übte ein gewählter Seeoffizier/Deckoffizier aus (Niebuhr 1939, Artikel 1 [16.11.]). Zugelassen waren ein Brief pro Tag für Offiziere bzw. ein Brief pro Woche für Mannschaftsmitglieder (Andersen 2015, S. 38).

103 Es gab vereinzelt Versuche, die Zensur zu umgehen, die mit einem kurzfristigen Verbot der Privatkorrespondenz und Landgang-Verbot bestraft wurden (Trondhjems Adresseavis, 04., 06., 28.02.1918). Norwegisches Militär bestimmte Mitte 1918, dass die eingehende Post ebenfalls zu überwachen sei. Danach versuchte man wiederum mithilfe von Deckadressen in Trondheim die Zensur zu umgehen (Andersen 2015, S. 38).

104 Vgl. Andersen 2014, S. 269, 301f.

105 Rosen führte u.a. Milzbrandbakterien mit sich. Rautenfels' Koffer enthielten 215 Bomben, 490 Zünder und Säuregläser, Füllfederhalter und Zigaretten, die mit Sprengladungen präpariert waren, ferner ein spezielles Metallpulver, das Motoren von Kraftfahrzeugen und Schiffen zerstören konnte (<https://www.nrk.no/dokumentar/gjemte-bombelager-pa-grunerlokka-1.10962318>). Für eine allgemeine Übersicht siehe Brandal/Teige 2012.

106 Dazu kam die zunehmende Verbitterung über den uneingeschränkten U-Bootkrieg ab Februar 1917. Dieser sollte Norwegen die Hälfte seiner Handelsflotte und das Leben von 1.387 Seeleuten kosten (Stortingsmelding 31, 1925, S. 10).

107 Niebuhr 1939, Artikel 15 (02.12.). Hier auch detailliert zur Untersuchung des Schiffes und den anderen Spionageanschuldigungen.

Eine Militärkommission durchsuchte die BERLIN, selbstverständlich ergebnislos. Das beruhigte jedoch nicht die Gemüter, eher im Gegenteil. Wie die Kapitelüberschrift zeigt, kolportierten selbst öffentliche Institutionen den Dorfklatsch.

Die Presse betrieb ihre eigene Kampagne. Am 12. Juli 1917 fragte »Trondhjems Adresseavis«: »Wird die »Berlin« aus Hommelvik verlegt?« und wies auf die Suche des Bezirkskommandos nach einem neuen Ankerplatz im inneren Trondheimsfjord hin. Eine Woche später druckte die Zeitung einen langen Leserbrief, in dem ein »N.T.« ungehemmt seine Schadenfreude darüber ausdrückte, dass nun hoffentlich alle Deutschen ihre Arbeit an Land verlieren würden, die sie sowieso nur angenommen hätten, um zu spionieren. Der Leserbrief schloss mit einem geradezu grotesken Hinweis auf den Fall Rosen; verlege man die BERLIN nicht, werde es zu den gleichen Zuständen wie in Oslo kommen.¹⁰⁸ Interessant an diesem Leserbrief ist allein, dass man ihn druckte. Ende Juli setzte die Zeitung ihre Kampagne fort, diesmal mit einem eigenen Leitartikel. Unter der Überschrift: »»Berlin« soll verlegt werden« wurde darauf hingewiesen, dass »unsere Behörden unter dem Druck der öffentlichen Meinung stehen«. Der Redakteur wies nachdrücklich auf die großen Konsequenzen hin, die eine Verlegung mit sich führen würde, insbesondere für die ca. 40 Familien in Hommelvik. Trotzdem, so der Redakteur, stellten diese Kolonien und die Mannschaft der BERLIN eine große Gefahr für den »Verkehrsknotenpunkt Hommelvik« dar. Eine Verlegung sei notwendig, »und je schneller man handelt, desto besser.«¹⁰⁹

Der Redakteur von »Trondhjems Adresseavis« brauchte nicht lange zu warten. Am 20. August 1917 beschloss der Generalstab auf Druck der öffentlichen Meinung und gegen seinen eigenen Willen die Verlegung des Schiffes.¹¹⁰ Das Klima war dermaßen aufgeputscht, dass selbst der deutsche Marine-Attaché meinte, es sei am besten, sich mit den »vollendeten Tatsachen« abzufinden – eine ungewöhnliche diplomatische Zurückhaltung seitens der deutschen Behörden.¹¹¹ Sicherheitshalber meldete man zusammen mit dem Kommandanten der BERLIN formell einen Protest gegen die Verlegung an; dies vor allem, um sich gegen die Kosten der Verlegung zu verwahren sowie eventuelle Schäden am Schiff und negative Auswirkungen auf dessen Mannschaft.¹¹²

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass die Verlegung auf keinen Fall auf eine Neuorientierung der norwegischen Neutralitätspolitik oder Mängel bei der Bewachung zurückgeführt werden kann. Es finden sich auch keine Spuren von politischem Druck oder versuchter Einflussnahme seitens Großbritanniens. Es war einfach so, dass die bösen Zungen siegten.

108 Trondhjems Adresseavis, 18.07.1917.

109 Trondhjems Adresseavis, 23.07.1917.

110 Andersen 2015, S. 47, Fußnote 155; Brief Generalstab vom 20.08.1917.

111 Rapport Marine-Attaché til Reichs-Marine-Amt, 27.11.1917, in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

112 Gesandtschaft Oslo an Reichskanzler Bethmann-Hollweg, 05.12.1917; Staatssekretär Reichs-Marine-Amt an Staatssekretär Auswärtiges Amt, 08.11.1917, in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

An Land: BERLIN im Lofjord

Immerhin gab es auch ein sachliches Argument für die Verlegung: Bei Starkwind aus Nord und Nordwest lag das Schiff relativ ungeschützt und hatte sich bereits einmal, in der Nacht vom 13. zum 14. Februar 1917, losgerissen – glücklicherweise, ohne größere Schäden anzurichten.¹¹³ Der neue Ankerplatz lag in dem tropfenförmigen Lofjord, der guten Schutz gegen die vorherrschenden Winde aus West und Nordwest bot. Deswegen benutzte man diesen auch später öfter, um Schiffe aufzulegen oder zu reparieren.¹¹⁴ Im Spätsommer 1917 hatte man mit den Vorbereitungen für die Verlegung begonnen, und am 30. Oktober 1917 fuhr die BERLIN unter eigener Maschine zu dem »gottverlassenen Platz«, wie Deckoffizier Niebuhr sich drastisch ausdrückte.¹¹⁵ Verglichen mit Hommelvik war das kaum eine Übertreibung. Zum nächsten Lebensmittelladen und der Bahnstation waren es 90 Minuten Fußweg auf schlechten und im Winter nur teilweise geräumten Wegen. Die Züge nach Trondheim verkehrten wesentlich seltener als von Hommelvik und die Bahnfahrt dauerte ca. drei Stunden – in eine Richtung.¹¹⁶ Es existierte keinerlei Infrastruktur für die Versorgung, weder Wasserleitungen noch Straßen für den Warentransport. Lediglich ein neuer Holzkai und Poller zum Vertäuen der BERLIN waren schon vorhanden. Zur Versorgung wurde das kleine Dampfboot EINAR benutzt, welches täglich zwischen dem Lofjord und Trondheim verkehrte, jedoch nur zehn bis zwölf Mann mitnehmen konnte; bei schlechtem Wetter fiel die Fahrt aus.¹¹⁷ Vor allem wegen dieser schlechten Verkehrsverbindungen nahm der Kontakt mit Trondheim und Hommelvik stark ab.

113 Trondhjems Adresseavis, 14., 25.02.1917; Niebuhr 1939, Artikel 15 (02.12.). Die Situation war trotzdem dramatisch, da die BERLIN das englische Schiff GITANO leicht streifte. An Schiff und Holzverladekai entstand leichter Sachschaden.

114 Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs legte die Reederei Fred. Olsen hier drei Frachter auf: BLACK WATCH, BLACK PRINCE und BRETAGNE. Später reparierte das deutsche Werkstattschiff HUASCARAN im Lofjord die Schlachtschiffe SCHARNHORST und GNEISENAU (Juni/Juli 1940) und den Schweren Kreuzer PRINZ EUGEN (Frühjahr 1942). Das Panzerschiff ADMIRAL SCHEER ankerte 1942 ebenfalls zeitweise im Lofjord.

115 Niebuhr 1939, Artikel 15 (02.12.); zu den Vorbereitungen siehe Trondhjems Adresseavis, 04.09.1917. Für das Datum der Überführung siehe Langås 2017, S. 121.

116 Laut Fahrplan 1917 verkehrten auf der Route 9 (Sunnan – Hell – Trondhjem) zwei durchgehende Züge, jeweils einer am Vor- und am Nachmittag.

117 Niebuhr 1939, Artikel 15 (02.12.), 16 (04.12.).



Abb. 9: Im Lofjord; im Vordergrund ein Schilderhaus der Wachmannschaft. (Foto: Åsen Museum)

Die deutschen Familien in Hommelvik waren – wie es der Leitartikel in »Trondhjems Adresseavis« schon angedeutet hatte – von der Verlegung stark betroffen. Da die Baracken für die norwegischen Wachmannschaften noch nicht fertiggestellt waren, quartierte man die Männer auf den umliegenden Höfen ein.¹¹⁸ Somit blieb kaum Platz für die deutschen Familien, und etwa zwei Drittel von ihnen mussten nach Hause reisen. Einzig die Wochenend-Besuchsordnung für Norweger blieb die gleiche wie in Hommelvik. Trotz der zeitaufwendigen Anreise nahmen diese Besuche kaum ab. Laut einem Couplet aus jener Zeit soll es sich dabei um viele »Damenbekanntschaften« (Niebuhr) gehandelt haben.¹¹⁹ Dazu finden sich allerdings keine näheren Angaben.

Die Besatzung erlebte in der abgelegenen Bucht eine Art Kulturkollision. Generell war es schwieriger, mit den Bauern der Umgebung in Kontakt zu kommen. Aber mit der Zeit kam man sich auch hier näher: Die Landbevölkerung kam an Bord, und die Mannschaft besuchte die Höfe und half dabei mitunter bei der Ernte aus.¹²⁰ Auf einigen Höfen kam man sich besonders nah; es wurden mehrere Ehen geschlossen. Wirtschaftliche Beziehungen entwickelten sich ebenfalls. Auf der BERLIN hatte man früh damit begonnen, mithilfe der umfangreichen Küchenabfälle eine Schweinezucht einzurichten. Im Lofjord entwickelte sich diese laut Niebuhr zu einem »hervorragenden Geschäft« mit den Bauern der Umgebung. Schließlich baute die Besatzung an Land Ställe für 25 Paar Zuchtschweine.

Der Aufenthalt im Lofjord hatte auch eine andere positive Seite, die eher sportlicher Natur war. Laut Deckoffizier Niebuhr waren die Männer »frei wie die Vögel, wenn sie an Land kamen«¹²¹, eine Freiheit, die vor allem für lange Wanderungen genutzt wurde. Auf

118 Langås 2017, S. 124ff. Hier auch detailliert zum Bau der Baracken.

119 Text siehe Bjørntvedt 2016, S. 61.

120 Niebuhr 1939, Artikel 19 (07.12.); siehe auch Artikel 18 (06.12.).

121 Niebuhr 1939, Artikel 18 (06.12.).

dem Schiff selbst veranstaltete man Schwimmwettbewerbe, es wurden Segelboote gebaut und Regatten ausgetragen.¹²² Der Wintersport war noch populärer. Etwa ein Drittel der Mannschaft lief inzwischen Ski. Andere trugen auf dem zugefrorenen Fjord mit ihren selbstgebauten Schlitten Eissegel-Regatten aus oder gingen zum Eisfischen. Deckoffizier Niebuhr stellte zusammenfassend fest: »Man kann wohl mit Sicherheit sagen, dass ein sorgloseres Dasein als wir es führten, man sich kaum vorstellen kann.«¹²³ Das stimmt so jedoch nicht ganz.



Abb. 10: Wachsoldaten mit Freundinnen vor der BERLIN im Lofjord. (Foto: Åsen Museum)

Die Propaganda gegen die BERLIN war nach der Verlegung in den Lofjord nicht verstimmt. Zuerst erschien im November 1917 in »Trondhjems Adresseavis« eine im Ton negative, ja schadenfrohe Reportage über die neue Situation der BERLIN im Lofjord.¹²⁴ Im gleichen Monat druckte auch die Zeitung »Politiken« einen Artikel mit indirekten Spionage-Anschuldigungen, der sogar zu – wenn auch geringfügigen – diplomatischen Verwicklungen führte.¹²⁵ Im Juli 1918 publizierte »Trondhjems Adresseavis« erneut ei-

122 Die Wettbewerbe forderten leider ein Todesopfer: Maschinist Eickmann kenterte mit seinem Boot und ertrank (Foto mit handschriftlicher Notiz *Umgekommen durch Kentern den 21.8.1918 im Lofjord*, Riksarkiv RAFA-3763/U/L7365).

123 Niebuhr 1939, Artikel 18 (06.12.).

124 Der Journalist der Adresseavisen freute sich sichtlich darüber, dass deutsche Familien nach Deutschland zurückkehren mussten. Außerdem ist der Artikel stark von Missgunst geprägt, insbesondere, was die Deutschen und ihre norwegischen »Mägdelein« betraf (Trondhjems Adresseavis, 06.11.1917).

125 Privat geäußerte Ansichten eines Redakteurs Knudsen waren in der Zeitung Politiken wiedergegeben worden. Auf Druck des deutschen Außenministeriums und der Gesandtschaft in Oslo wurde Knudsen zum Divisionschef Generalmajor Ræder einbestellt, wo Knudsen gegenüber Ræder und dem Kommandanten der BERLIN beteuerte, dass er von Politiken falsch zitiert worden sei und

nen Artikel über angebliche Spionage und Ladendiebstähle von Männern der BERLIN. Wiederum zeigte sich, dass alle Beschuldigungen entweder nur erfunden waren oder auf »kolossalen Übertreibungen« beruhten. Sowohl der Kommandant der Wachmannschaft, Marinekapitän Laur. Aas, als auch der Kaufmann Lars L. Tvete entkräfteten die grundlosen Beschuldigungen; Aas charakterisierte das Benehmen der Mannschaft als »durchweg mustergültig, [...] bescheiden und höflich.« Tvete verpasste dem Blatt noch einen kleinen ironischen Seitenhieb: Der »dienstefrige Reporter« sei wohl nicht gut unterrichtet gewesen.¹²⁶ Wesentlich ernsthafter hingegen waren die Folgen für Personen, die der Spionage beschuldigt wurden, so der Maschinist Rogge. Er saß 1918 zwei Monate in Untersuchungshaft, bis sich die Anschuldigungen gegen ihn als das erwiesen, was sie stets waren: reiner Klatsch. Selbst die Polizei folgte lange ihrem Misstrauen gegen die »Spionzentrale«.¹²⁷

Letztendlich drehte es sich um Lappalien, die den Alltag der Mannschaft kaum negativ beeinflussten. Wirklich bedrohlich war für sie ab 1917 der Wertverfall der deutschen Mark im Verhältnis zur norwegischen Krone. Er führte zu einem kräftigen Verlust an Kaufkraft, da der Wehrsold in Mark ausgezahlt wurde. Damit verschlechterten sich auch die Möglichkeiten für die noch im Lofjord wohnenden deutschen Familien, die nur vom Wehrsold lebten. Obendrein war 1917 in Norwegen die Rationierung eingeführt worden.

Ab Sommer 1918 wütete die Spanische Grippe in Norwegen. Auf der BERLIN erkrankten drei Viertel der Mannschaft, zwei Männer starben.¹²⁸ Mit der gleichen Intensität griff die Krankheit die norwegischen Wachmannschaften an und forderte ebenfalls ein Todesopfer.¹²⁹ Durch den hohen Krankenstand war die Truppe nicht mehr imstande, die Bewachung des Schiffes aufrechtzuerhalten. Deren norwegischer Kommandant bat den Kommandanten der BERLIN, er möge dafür sorgen, dass die Besatzung die Situation nicht für Fluchtversuche ausnutze.¹³⁰ Sie stellten eigentlich kein Problem mehr dar, weil es – wie bereits gesagt – schon in Hommelvik kaum noch zu Fluchtversuchen gekommen war. Aus Neutralitätspolitischen Gründen musste jedoch die Neutralitätswache aufrechterhalten bleiben. Selbstverständlich wirkte es absurd, eine Mannschaft, die »frei wie die Vögel« war, zu bewachen, und in der Praxis handelte es sich auch nur noch um eine Aus- und Eingangskontrolle.

Es verwundert deshalb kaum, dass sich viele der Norweger, die oft von den Höfen in der Umgebung zum Militärdienst eingezogen worden waren, mithilfe eines Stellver-

bereits um eine Berichtigung gebeten habe; sollte die Zeitung seine Richtigstellung nicht abdrucken, werde er diese persönlich an Kommandant Schreyer senden (Bericht Konsul Münzenthaler/Trondheim an Gesandtschaft Oslo, 23.12.1917, in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787).

126 Trondhjems Adresseavis, 15.07.1918 (Beschuldigung zu Spionage und Ladensdiebstahl), 22.07.1918 (Entgegnung von Marinekapitän Laur. Aas), 23.07.1918 (Entgegnung von Kaufmann Lars L. Tvete).

127 Trondhjems Adresseavis, 01.03., 19.04.1918. Gleiches gilt für die gegen einen Professor der Norges Tekniske Høyskole eingeleitete Untersuchung wegen angeblicher Fluchthilfe für Kapitänleutnant Stabbert (Trondhjems Adresseavis, 02.09.1917).

128 Niebuhr 1939, Artikel 19 (07.12.).

129 Langås 2017, S. 130.

130 Niebuhr 1939, Artikel 19 (07.12.). Niebuhrs Kommentar: »Wir waren alle zusammen fast Kameraden.«

treters vom Dienst freizukaufen suchten.¹³¹ Obendrein wiederholten sich für die norwegischen Militärs die elenden Bedingungen, unter denen sie bereits in Hommelvik anfänglich leben müssen. Während die Mannschaft der BERLIN nach wie vor komfortabel wohnte und sich mit Sport die Zeit vertrieb, litten die Wachmannschaften in ihren neuen Unterkünften unter Ungeziefer und mussten sich mit brackigem Trinkwasser aus einem verschlammten Brunnen begnügen. Die BERLIN wurde hingegen wieder mit Frischwasser aus Trondheim versorgt.¹³²

Zur Geschichte der BERLIN im Lofjord gehört auch eine letzte Episode: der kurzfristige Besuch eines anderen deutschen Kriegsschiffes. Am Tag der deutschen Kapitulation, dem 11. November 1918, lief das deutsche U-Boot U 157 aufgrund eines Maschinenschadens Norwegen an. Ein paar Tage später war das U-Boot im Lofjord angekommen und ging an der BERLIN längsseits. U 157 wurde ebenfalls desarmiert und mit seinen 80 Mann Besatzung interniert. Im Gegensatz zur BERLIN war die Internierung von U 157 jedoch nur von kurzer Dauer. Bereits zwei Wochen später durfte das U-Boot nach Deutschland zurückkehren¹³³; nicht so die BERLIN.



Abb. 11: U 157 längsseits der BERLIN, November 1918. (Foto: Norsk Maritimt Museum)

131 Nur für die Frauen aus der Nachbarschaft stellte sich die Situation wesentlich positiver dar, denn es entstanden einige Arbeitsplätze. Ab November 1917 arbeiteten neun Frauen in der Küche des norwegischen Barackenlagers (Langås 2017, S. 129; S. 130 über Frauenarbeit).

132 Niebuhr, Artikel 16 (04.12.): »Wir hatten aufrichtig Mitleid mit den Soldaten, wenn diese treu auf ihren Posten aushielten und froren, dass ihnen die Zähne klapperten, während unseren Sportlern der Schweiß rann« (Langås 2017, S. 127ff.; S. 130 zum Wasser).

133 Langås 2017, S. 131f.

Ein sehr langes Nachspiel

Im November 1918, nach fast genau vier Jahren Internierung, freute sich die Mannschaft darauf, endlich nach Hause zu kommen. Ausgelöst durch den Kieler Matrosenaufstand vom 3. November 1918 kam es vor der Heimreise auch an Bord der BERLIN zu einer Art Revolution. Die rote Flagge wurde gehisst und ein Matrosenrat gebildet, der das Kommando über das Schiff übernahm. Die Mannschaft behandelte die an Bord verbliebenen Offiziere (die noch immer ihre Handfeuerwaffen trugen) nicht besonders streng. Lediglich der unbeliebte Erste Offizier musste das Schiff verlassen, während Kommandant Schreier auf seinem Posten verblieb. Laut Niebuhr hatte er sich gegenüber der Mannschaft stets »als ein sehr loyaler Herr erwiesen.«¹³⁴

Nach der Novemberrevolution erhielt die Mannschaft ihren Wehrsold kräftig erhöht, was zu umfangreichen Einkäufen führte. Die Männer kauften so viele Lebensmittel, wie sich transportieren ließen. Nachdem die Internierung für die Mannschaft Ende November aufgehoben worden war, reisten laut Deckoffizier Niebuhr ca. 80 Mann nach Deutschland, und 65 musterten ab, um in Norwegen zu bleiben. Der Rest blieb an Bord.¹³⁵ Weshalb aber durfte die BERLIN nicht zurück nach Deutschland?

Bereits vor der Unterzeichnung des Friedens von Versailles war von den Siegermächten bestimmt worden, dass Deutschland 90 % seiner Handelsflotte an die Entente und neutrale Länder wie Norwegen ausliefern musste. Aufgrund des uneingeschränkten U-Boot-Krieges hatten viele Länder große Teile ihrer Flotten verloren, Norwegen rund die Hälfte. Im Brüsseler Handelsschiffsabkommen waren die deutschen Schiffe verteilt worden; die BERLIN sollte Großbritannien zufallen. Norwegen wollte das Schiff jedoch erst freigeben, nachdem Deutschland die Rechnung für die Kosten der Bewachung beglichen hatte.

Die norwegische Presse berechnete, wieviel die Internierung ausländischer Soldaten im Ersten Weltkrieg – ca. 450 Deutsche, rund 100 Briten und 16 Finnen – Norwegen gekostet hatte. Laut der Zeitung »Aftenposten« drehte es sich um insgesamt ca. 2,5 Millionen Kronen; für die deutschen Soldaten hätte man etwa 1,5 Millionen Kronen aufgewendet, also den größten Teil.¹³⁶

Im März 1919, bevor überhaupt die norwegische Forderung angemeldet worden war, fragte das Auswärtige Amt energisch bei der Botschaft in Oslo an, was sie denn zu tun gedenke, damit die norwegische Regierung das Schiff endlich nach Deutschland heimkehren lasse; man müsse die Maschine reparieren, die militärische Ausrüstung demontieren und das Schiff in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzen, also die Kabinen der Dritten Klasse wieder einbauen. Der Nachdruck des Schreibens erweckt den Anschein, dass es den deutschen Behörden sehr wichtig war, ihren Verpflichtungen gegenüber der

134 Niebuhr 1939, Artikel 20 (09.12.).

135 Niebuhr 1939, Artikel 20 (09.12.); Langås (2017, S. 132): Laut norwegischen Zeitungen seien 60 Mann an Bord geblieben; Andersen (2015, S. 59): Ein großer Teil der Mannschaft fuhr nach Hause; Trondhjems Adresseavis, 22.11.1918: Die Hälfte der Besatzung sei in Trupps à 50 Mann nach Hause gereist.

136 Aftenposten, 09.11.1918, zit. nach Langås 2017, S. 133.

Entente nachzukommen.¹³⁷ Gleichzeitig wiesen die deutsche Marine und das Auswärtige Amt jeden Versuch seitens Norwegens zurück, das Schiff als deutsche Kriegsschadenerstattung ausgeliefert zu bekommen: *Ein solches Zugeständnis [...] würde unübersehbare Forderungen auch der übrigen Neutralen nach sich ziehen.*¹³⁸ Das wollte die deutsche Regierung unter allen Umständen vermeiden.

Trotzdem sollte gezahlt werden, bevor die BERLIN ihre Anker im Lofjord lichten konnte. Die deutschen Behörden anerkannten generell Norwegens Forderung und wiesen selbstbewusst jeden Zweifel an der eigenen Zahlungsfähigkeit zurück. Anfang Mai 1919 sollte die norwegische Regierung die Internierung sofort und bedingungslos aufheben. Um ihrer Forderung Nachdruck zu verleihen, setzte man die norwegische Regierung unter Druck: Die deutsche Marine würde eine neue Mannschaft sowie ein Schiff mit Kohle für die BERLIN nach Norwegen schicken.¹³⁹ Das war keine leere Drohung. Am 29. Mai fuhr die EDDY mit 80 Mann von Emden aus, und am 1. Juni kam der neue Kommandant der BERLIN in Oslo an.¹⁴⁰ Die deutsche Taktik funktionierte. Die norwegische Regierung gab nach und hob die Internierung am 28. Mai bedingungslos auf; was heißt: zu deutschen Bedingungen.¹⁴¹ In der diplomatischen Note an das Auswärtige Amt wird mit keinem Wort eine Kriegsschadenerstattung erwähnt oder eine andere Bezahlung für die Auslieferung des Schiffes vorgeschlagen, nur die Rechnung für die Internierung genannt: 1.485.790 Kronen per 1. Januar 1919.¹⁴² Die »Aftenposten« hatte erstaunlich genau gerechnet.

Auf norwegischer Seite war man sich durchaus im Klaren darüber, dass es sehr schwierig sein würde, Geld vom finanziell ausgebluteten Deutschland zu erhalten, das obendrein am Rande des wirtschaftlichen Zusammenbruchs stand. Im Juni 1919 hatte sich die Rechnung auf insgesamt ca. 1,7 Millionen Kronen erhöht, aber auf deutschen Protest hin zog man rund 0,2 Millionen Kronen ab, welche die trotz des deutschen Protests erfolgte Verlegung in den Lofjord gekostet hatte. Am 10. Januar 1920 trat der

137 Telegramm Auswärtiges Amt an Gesandtschaft Oslo 18.04.1919; handschriftliche Notiz 08.04.; eine umfassende Darstellung enthält das Brieftelegramm Reichs-Marine-Amt an Auswärtiges Amt, 07.05.1919. Alle Dokumente in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

138 Vgl. Brieftelegramm Reichs-Marine-Amt an Auswärtiges Amt, 18.04.1919, in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

139 Brieftelegramm Admiralität an Auswärtiges Amt, 07.05.1919: [...] *eine sofortige und bedingungslose Aufhebung der Internierung* [...]; und: [...] *die norwegische Regierung vor vollendete Tatsachen zu stellen* (in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787).

140 Admiralität an Auswärtiges Amt, 28.05.1919; Brieftelegramm Admiralität an verschiedene deutsche Ministerien, 28.05.1919, in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787. Niebuhr 1939 (Artikel 20, 09.12.) nennt 140 Mann, die aus Deutschland kamen.

141 Brieftelegramm Admiralität an verschiedene deutsche Ministerien, 28.05.1919: *Soeben teilt die Norwegische Regierung durch Note mit, daß die Internierung des Hilfskreuzers Berlin unter den von unserer Seite gestellten Bedingungen aufgehoben ist* (in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787). Trondhjems Adresseavis, 30.05.1919, nennt den 30.05.1919.

142 Diplomatische Note des Außenministeriums an das Auswärtige Amt, 24.06.1919 (in deutscher Übersetzung), in: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919, BArch R 901/86787.

Frieden von Versailles in Kraft, und damit wurde die norwegische Forderung rechtskräftig. Aber wegen umfangreicher Reparationszahlungen an die Entente-Mächte, der deutschen Hyperinflation und dem innenpolitischen Chaos konnte das Deutsche Reich nicht vor April 1925 zahlen. Zu dem Zeitpunkt hatte Norwegen die Forderung bereits auf 800.000 Kronen gesenkt.¹⁴³

Am 13. Juni 1919 lichtete der Hilfskreuzer BERLIN unter großer Anteilnahme der Bevölkerung die Anker im Lofjord. Auf der Reede Munkholmen vor Trondheim wurden nach der langen Liegezeit die Kompassse kompensiert. Am 14. Juni 1919 um 17 Uhr verabschiedete sich die BERLIN mit drei langen Signalen aus ihrem mächtigen Typhon von Trondheim und Norwegen. Damit bedankte sich die Mannschaft, so die heute etwas altertümlich wirkende Formulierung von Deckoffizier Niebuhr, »für die Liebenswürdigkeit und das sowohl von den Behörden wie der Bevölkerung [uns] zuteil gewordene Entgegenkommen [...]«. ¹⁴⁴ Die Heimreise startete jedoch alles andere als idyllisch. Die aus Deutschland eingetroffene Ersatzmannschaft hatte Krieg, Hunger und Not durchgemacht, war dementsprechend brutalisiert und besaß keinerlei Disziplin. Alles, was an Bord nicht niet- und nagelfest war, versuchte die neue Mannschaft vor der Abreise zu stehlen und an Land zu verkaufen: Bettwäsche, Mahagonimöbel, Bestecke. Die alte Stammesbesatzung verzweifelte, und selbst der Matrosenrat des Schiffes war machtlos.¹⁴⁵ Die Situation beruhigte sich zwar nach und nach, aber die alte Stamm-Mannschaft der BERLIN erhielt einen düsteren Vorgeschmack auf das, was sie in Deutschland erwarten sollte.

Bis auf das Passieren der noch kurz vor Kriegsende von Großbritannien in der Nordsee großflächig ausgelegten Minenfelder verlief die Heimreise undramatisch. In Bremerhaven wurde das Schiff entsprechend des Abkommens auf »Peace-time Standard« zurückgebaut. Großbritannien benutzte das Schiff zuerst als Truppentransporter, verkaufte es jedoch bereits 1920 an die White Star Line, wo die BERLIN den Namen ARABIC erhielt. Das Schiff bediente noch lange die Nordatlantikroute, wurde mehrere Male umgebaut und 1931 abgewrackt.¹⁴⁶ Von der Mannschaft der BERLIN blieben 65 Männer in Norwegen. Andere, wie Deckoffizier Niebuhr, reisten nach der Heimreise wieder zurück nach Trondheim. Abgesehen von den sehr erfolgreichen Mitarbeitern des Hotels Britannia hinterließen die »Berliner« jedoch relativ wenige Spuren in Trondheim, Hommelvik und im Lofjord. 1939, als Deckoffizier Niebuhr seine Erinnerungen publizierte, hatten die meisten Berliner Norwegen bereits verlassen, waren entweder nach Deutschland heimgekehrt oder weiter in die USA gereist. Nur 13 Mann waren geblieben.¹⁴⁷

143 Für weitere Einzelheiten siehe Andersen 2015, S. 59f.; Bjørntvedt 2016, S. 60.

144 Zitat Niebuhr 1939, Artikel 22 (12.12.). Siehe auch Trondhjems Adresseavis, 12., 13., 14.06.1919. Niebuhr 1939, Artikel 20 (09.12.) nennt den 12.06.1919 für die Abreise aus dem Lofjord.

145 Niebuhr 1939, Artikel 20 (09.12.).

146 Für weitere Einzelheiten siehe Haws 1990, S. 88.

147 Zu den Familien im Lofjord siehe Langås 2017, S. 133ff.; für Deckoffizier Niebuhr siehe Bjørntvedt 2016, S. 66f.; für die Nachkommen in Hommelvik siehe Jensen 2013, S. 42. Für die Nordamerika-Auswanderer siehe Todesanzeige bei Kämmerer, item 85 (undatiert).

Schlussbetrachtung

Im Zusammenhang mit Krieg kann nur sehr selten von einer Win-win-Situation gesprochen werden; die Geschichte der Internierung der BERLIN gehört zu diesen Ausnahmen. Gewinner waren die norwegische Regierung und das Militär, die eine funktionierende Internierungspraxis schufen, welche den Internierten immer großzügigere Erleichterungen einräumte. Geht man von der generell prekären Stellung Norwegens zwischen Großbritannien und Deutschland aus und bezieht man den starken Druck Großbritanniens mit ein, welcher den sowieso knappen außenpolitischen Spielraum der norwegischen Regierung noch weiter einzuschränken drohte, kann hinsichtlich der Internierung von einer bedeutenden Leistung der norwegischen Regierung gesprochen werden.¹⁴⁸ Die gute Balance zwischen Bewachung und Bewegungsfreiheit der Mannschaft bot weder britischen noch deutschen Behörden Anlass zur Klage – von einzelnen und eher unbedeutenden Episoden abgesehen. Gewinner war auch die Wirtschaft in Mittelnorwegen, der zumindest zeitweise wertvolle Kompetenz und Arbeitskraft zugeführt wurde. Am meisten gewann jedoch die Mannschaft selbst, welche sich in den vier Jahren an Bord in einer vergleichsweise komfortablen Situation befand; sie konnte auf dem Schiff wie an Land ihre Aktivitäten größtenteils selbst organisieren.¹⁴⁹ Vielen Männern wurde Norwegen zumindest zeitweise zu einer neuen Heimat. Es verwundert kaum, dass der hier oft zitierte Deckoffizier Niebuhr seinen im Dezember 1939 veröffentlichten Bericht damit beschloss, dass »wir [= die in Norwegen lebenden Männer der BERLIN] auch in Zukunft alles tun werden, was in unserer Macht steht, um das gute und verständnisvolle Verhältnis zu allen, mit denen wir zu tun haben, aufrechtzuerhalten und unsere Pflicht als friedliche Bürger in unserem anderen Vaterland zu tun [...]«. ¹⁵⁰ Kurz vor der deutschen Invasion Norwegens geschrieben, wirken diese Worte heute tragisch.

Vier Monate später, am 9. April 1940, passierten wieder deutsche Kriegsschiffe die Festung Agdenes – und wurden auch dieses Mal nicht gestoppt. Dieses zweite große Versagen wurde nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges für den Festungskommandanten Frithjof Jacobsen ebenso problematisch wie der Durchbruch der BERLIN im November 1914 für Major Ørstad. Letzterer war 1915 durch Oberst Birger Eriksen ersetzt worden. Dieser hatte sich in Agdenes mit den Umständen des Durchbruchs der BERLIN gründlich auseinandergesetzt. Später kommandierte Oberst Eriksen die Festung Oscarsborg, welche die Einfahrt in den inneren Oslofjord militärisch absichert. Als am 9. April 1940 die Kriegsschiffsgruppe 5 mit dem Schweren Kreuzer BLÜCHER an der Spitze hier durchzubringen versuchte, wurde sie von der Festung unter heftiges Feuer genommen. Die BLÜCHER sank, und die Besetzung Oslos durch deutsche Truppen verzögerte sich, so dass der norwegische König und die Regierung flüchten konnten. Dies hatte weitreichende Folgen für Norwegen bzw. den Widerstand gegen die deutsche Besatzung. Oberst Eriksen hatte an diesem Morgen auf eigene Faust das Feuer auf die BLÜ-

148 Vgl. Andersen 2015, S. 61ff.

149 Deckoffizier Niebuhr übertrieb kaum, wenn er die vier Jahre in Norwegen folgendermaßen zusammenfasste: »Im Gegensatz zu unseren Millionen Kriegskameraden lebten wir die ganze Zeit in einem Paradies« (Niebuhr 1939, Artikel 22 [12.12.]).

150 Niebuhr 1939, Artikel 23 (13.12.).

CHER eröffnen lassen. Inwiefern sein Wissen über den Durchbruch der BERLIN seinen ebenso einsamen wie mutigen Beschluss beeinflusste, darüber kann nur spekuliert werden. Kein Zweifel besteht jedoch daran, dass die politisch wie militärisch verhältnismäßig unbedeutende Geschichte der BERLIN somit ihren langen Schatten auf die norwegische Geschichte wirft.

Quellen

Zeitungen

Trondhjems Adress[e]avis[en], 1914–1919.

Archive

Bundesarchiv, R 901/86787: Internierung des Hilfskreuzers BERLIN in Drontheim 1914–1919.

Bundesarchiv, RM 5/1004: Admiralstab der Marine. Acta betreffend Seebeuterecht, Kreuzerkrieg vom Januar 1903 bis November 1908.

Bundesarchiv, RM 5/1837: Admiralstab der Marine. Acta betreffend Einrichtung von Streuminendampfern vom November 1908 bis November 1912.

Bundesarchiv, RM 5/1838: Kaiserliches Kommando der Marinestation der Nordsee. Acta betreffend Augmentationsschiffe für Minen C/A (Hilfsstreuminendampfer) vom Mai 1896 bis Dezember 1912.

Bundesarchiv, RM 33/41: Kaiserliches Kommando der Marinestation der Nordsee. Spezialakten betr. Ausrüstung von Augmentationsschiffen als Kreuzer und Avisos. Bd. 4 von Dez. 1906 bis November 1919.

Bundesarchiv, RM 99/609: Admiralstab der Marine, Kriegstagebuch, Hilfskriegsschiff BERLIN, F.Kpt. [Fregattenkapitän] Püllen, Pfundheller vom 2.8.14 bis 17.11.14, Bd. 1.

Bundesarchiv, RM 99/610: Kriegstagebuch des Kommandos S.M. Hilfskreuzer BERLIN. Kommandant: Kapitän zur See Pfundheller, 16.09.1914–16.10.1914.

Bundesarchiv, RM 99/611: Kriegstagebuch des Kommandos S.M. Hilfskreuzer BERLIN. Kommandant: Kapitän zur See Pfundheller, 10.10.1914–23.11.1914 (Kopie des Kriegstagebuchs in BArch RM 99/609).

Bundesarchiv, RM 99/612: Telegramm-Briefbuch S.M. Hilfskreuzer BERLIN [undatiert]. Riksarkivet Oslo, RA/RAFA-3763/U/L7365 (Passbilder der Mannschaft).

Allgemeine Weblinks

http://avalon.law.yale.edu/2oth_century/hague13.asp

<https://www.yr.no/sted/Norge/Tr%C3%B8ndelag/Agdenes/Agdenes/almanakk.html?dato=1914-11-16>

<https://www.der-mond.org/aktuell/alle-mondphasen-bis-4712-n-ch/?auswahl=0&monat=11&jahr=1914>

Internetquellen zur BERLIN

[Kämmerer, Rudolf:] Kriegstagebuch mit handgefertigten Zeichnungen von Rudolf Kämmerer, SM Hilfskreuzer Berlin. Europeana 1914–1918, <https://transcribathon.com/en/documents/id-1495/> (02.10.2023).
<https://erikstenvik.com/2014/11/10/vakt-over-hjelpekrusseren-berlin/> (02.10.2023) = Bestefar minnes: Vakta over hjelpekrusseren »Berlin«.

Internetquellen zur BRANDENBUR

[https://de.wikipedia.org/wiki/Köln-Klasse_\(NDL\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Köln-Klasse_(NDL))
<http://www.ekneinfo.com/ss-brandenburg-paring-ekne.html>
https://www.norwayheritage.com/p_ship.asp?sh=brand

Literatur

- Andersen, Jesben (2015): Interneringen av hjelpekrusseren Berlin. Interneringspolitikk i Norge under første verdenskrig. NTNU-Masteroppgave i historie – Lektorutdanninga. Trondheim.
- Andersen, Røy (2014): 1914: Inn i katastrofen. Oslo.
- Baumeyer, Stig (2015): Hjelpekrusseren BERLINS reise – et hundreårsminne. In: Nord-Trøndelag historielag, Årbok for 2015, S. 145–166.
- Bjørntvedt, Helene (2016): Historien om »L 20« og »Berlin«. [Ohne Ort].
- Brandal, Nik. & Teige, Ola (2012): The Secret Battlefield. Intelligence and Counter-Intelligence in Scandinavia During the First World War. In: Ahlund, Claes (Ed.): Scandinavia in the First World War. Studies in the War Experience of the Northern Neutrals. Lund, S. 85–107.
- Forbord, Kåre (1993a): Grotid for industri og handel. In: Malvik bygdebok 4, S. 95–107.
- Forbord, Kåre (1993b): Interneringa av Hjelpekrusseren Berlin – en episode i Hommelviks historie. In: Malvik bygdebok 5, S. 355–358.
- Haug, Karl Erik (1994): Den tysk-norske spenningen under Første verdenskrig. (IFS-Info Nr. 5). Oslo.
- Haws, Duncan (1990): Merchant Fleets. Vol. 19: White Star Line (Oceanic Steam Navigation Company). Hereford.
- Jensen, Johan O. (1996): Britannia hotel: tradisjon og atmosfære. Trondheim.
- Jensen, Johan O. (2013): Da BERLIN kom til Hommelvik. In: Arbeiderbevegelsens historielag i Trøndelag, Årbok 2013, S. 36–43.
- Kämmerer, Rudolf: siehe Internetquellen zur BERLIN.
- Kludas, Arnold (1975): Great Passenger Ships of the World. Vol. 1. Translated by Charles Hodges. Cambridge.
- Kludas, Arnold (1991): Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd. Bd. 1: 1857 bis 1919. Herford.
- Kludas, Arnold (1995): Passagierdampfer als Hilfskreuzer. Kurze Geschichte der Entwicklung einer Schiffsgattung. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 18, S. 151–162.

- Langås, Arne (2017): Hjelpekrysseren BERLIN i Lofjorden. In: Nord-Trøndelag historielag, Årbok for 2017, S. 119–136.
- Lian, Trygve (1992): Ringen sluttet. Åsen.
- Marine-Archiv (Hg.) (1920–1923): Der Krieg zur See 1914–1918. Der Krieg in der Nordsee. Bearb. von Otto Groos. Bd. 1–3. Berlin.
- Melien, Tor Jørgen (1995): Vakt og vern. Marinen og kystartilleriet 1914–1918. (Forsvarsstudier 1/1995). Oslo.
- Namentliches Verzeichnis der Besatzung S.M. Hilfskreuzer BERLIN (1915): Trondhjem.
- Niebuhr, Gustav (1939): Fire års internering i Trondhjemsfjorden. Erindringer fra livet ombord i hjelpekrysseren Berlin i Hommelvik og Lofjorden. Dagsposten [= 23 Artikel vom 16.11. – 13.12.1939; einleitender Artikel 14.11.1939].
- Schmalenbach, Paul (1977): Die deutschen Hilfskreuzer 1895–1945. Oldenburg.
- Waldeyer-Hartz, Hugo von (1931): Der Kreuzerkrieg 1914–1918. Das Kreuzergeschwader Emden, Königsberg, Karlsruhe, die Hilfskreuzer. (Marinearchiv. Einzeldarstellungen des Seekrieges 1914–1918. Bearbeitet unter Benutzung der amtlichen Quellen des Marinearchivs Berlin. Bd. II: Der Kreuzerkrieg). Oldenburg.
- Walter, John (1994): Piraten des Kaisers. Deutsche Handelsstörer 1914–1918. Stuttgart.

