

## INHALT

Vorwort . . . . .	1
Einführung . . . . .	3

### Erster Teil

#### Die Auseinandersetzung um die Flintrinne

A. Deutschland, Schweden und der Öresund im Jahre 1914 . . . . .	7
I. Schweden und der Kriegsausbruch . . . . .	7
II. Deutsche und dänische Sperrmaßnahmen in den Ostsee-Eingängen während der ersten Tage des Krieges – Das Verhalten Stockholms	10
III. Eigenmächtiges Vorgehen Reichenaus während der ersten Augusthälfte 1914 . . . . .	17
IV. Belte und Sund in der Konzeption der deutschen Marine während der ersten Wochen des Krieges . . . . .	22
V. Das Ringen um die Flintrinne . . . . .	26
VI. Zusammenfassung . . . . .	44

### Zweiter Teil

#### Die Auseinandersetzung um die Kogrundrinne; die Verminung der Fahrinne

A. Deutsche Handelskontrolle am Südausgang des Sundes . . . . .	47
I. Das deutsch-schwedische Holzabkommen vom März 1915 . . . . .	47
II. Das Swinemünder Abkommen vom Juni 1915 . . . . .	49
III. Die Kogrundrinne . . . . .	53
IV. Deutschland und die Kogrundrinne im Sommer 1915 . . . . .	56
B. Das Eindringen englischer U-Boote in die Ostsee im Herbst 1915 . .	62
I. Deutsches Minenfeld am Südausgang der Flintrinne . . . . .	62
II. Anträge Berlins auf Verminung der Kogrundrinne . . . . .	67
1. Gesteigerte Tätigkeit der englischen U-Boote; die Reaktion Berlins	67
2. Die schwedische U-Boot-Verordnung vom 29. November 1915 . .	72
3. Erneute deutsche Vorstellungen in der Kogrundrinnenfrage . .	81
C. Schweden und der deutsche Admiralstab um die Jahreswende 1915/16	86
I. Neue Konflikte um die Kogrundrinne . . . . .	86

II. Der Fall „Ceylon“ . . . . .	95
1. Bemühungen der schwedischen Regierung um den Eisenexport nach Japan im Herbst 1915 . . . . .	95
2. Die Eisenladung der „Ceylon“ und die Kogrundrinne . . . . .	99
D. Wandlung in der Haltung Holtzendorffs . . . . .	108
I. Neue deutsche Verminungen am Südausgang des Sundes im Frühjahr 1916 . . . . .	108
II. Die Anregungen Brockdorff-Rantzau und Fischers in der Kogrundrinnenfrage . . . . .	115
E. Die Sperrung der Kogrundrinne durch Schweden im Juli 1916 . . . . .	119
I. Erhöhte Aktualität der Kogrundrinne . . . . .	119
1. Das Ausbrechen der englischen Handelstonnage aus der Ostsee . . . . .	119
2. Die schwedische Auslegung des Swinemünder Abkommens . . . . .	122
II. Das Holzabkommen und die Kogrundrinne . . . . .	125
1. Die innerdeutsche Kontroverse um das Holzabkommen . . . . .	125
2. Das Holzabkommen als Druckmittel . . . . .	130
3. Die Verhandlungen um die Kogrundrinne . . . . .	132
4. Schweden, Deutschland und die Verminung der Kogrundrinne . . . . .	144
III. Auseinandersetzung in Schweden um die Kogrundrinnensperrung . . . . .	153
IV. Berlin und das Kogrudabkommen im Herbst 1916 . . . . .	159
V. Zusammenfassung . . . . .	167

### Dritter Teil

#### Die Frage der englischen Ostseetonnage nach Aufnahme des uneingeschränkten U-Boot-Krieges

A. Schweden und die Aufnahme des uneingeschränkten U-Boot-Krieges 171	
I. Schweden in der deutschen Diskussion um den U-Boot-Krieg . . . . .	171
II. Der uneingeschränkte U-Boot-Krieg und das Holzabkommen . . . . .	175
B. Stockholm zwischen englischen und deutschen Forderungen in der Kogrundrinnenfrage, Frühling 1917 . . . . .	181
I. Die Reaktion Londons auf den Beginn des uneingeschränkten U-Boot-Krieges . . . . .	181
II. Deutscher Widerstand gegen eine Öffnung der Kogrundrinne . . . . .	184
III. Die Schwäche der Regierung Hammarskjöld und ihre Auswirkung auf die Kogrundrinnenfrage . . . . .	190
1. Die innerschwedische Auseinandersetzung um die Handels- und Seefahrtspolitik der Regierung . . . . .	190
2. Konzessionsbereitschaft des Auswärtigen Amtes und der Obersten Heeresleitung in der Frage der Kogrundrinne . . . . .	192
3. Die Admiralstabssitzung vom 12. März . . . . .	200
4. Kritik des Admiralstabs am Verhalten der politischen Führung . . . . .	203
IV. Parallele Verhandlungen Stockholms mit Berlin und London in der Kogrundrinnenfrage . . . . .	205
1. Die deutschen Forderungen an Schweden; Führungsanspruch des Admiralstabs . . . . .	205
2. Der Sturz des Ministeriums Hammarskjöld . . . . .	207

3. Beginn der Verhandlungen . . . . .	209
4. Das Ringen um die Zahl der englischen Schiffe . . . . .	213
5. Endverhandlungen in Berlin . . . . .	219
6. Das schwedisch-englische Seefahrtsabkommen . . . . .	228
 C. Die praktische Durchführung der beiden Abkommen über die Kogrundrinne . . . . .	 230
I. Das Auslaufen der englischen Tonnage aus der Ostsee; Warenzu- fuhr nach Schweden vom Westen . . . . .	230
II. Widerstand Holtendorffs gegen die Durchfahrt nichtenglischer En- tenteschiffe durch die Kogrundrinne . . . . .	233
III. Unzufriedenheit im deutschen Admiralstab über den Umfang der aus der Ostsee gelassenen englischen Tonnage . . . . .	237
IV. Bilanz der deutsch-schwedischen Verhandlungen des Jahres 1917 über die Kogrundrinne . . . . .	239
V. Zusammenfassung . . . . .	242
 Skizze Karte über die Verminungen am Südausgang des Öresunds	
 Anlage Die vier Noten betr. das deutsch-schwedische Kogrundabkom- men vom 26. April 1917 . . . . .	  247
 Abkürzungen . . . . .	 253
 Quellen und Literatur . . . . .	 254
 Personenregister . . . . .	 271