

Inhaltsverzeichnis.

Land- und Wasserstraßen.

	Seite
1. Die wirtschaftliche Bedeutung der Land- und Wasserstraßen in Vergangenheit und Gegenwart	1—46
Gestaltung der Wirtschaft in den Zeiten der alten Landtransportmittel 1. — Einfluß der Wasserstraßen 7. — Die Seeschifffahrt 11. — Die künstlichen Wasserstraßen im Binnenlande 17. — Das Verhältnis der Kanäle zu den Eisenbahnen in den entscheidenden wirtschaftlichen Umständen 25. — Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen 31. — Die Stellung der Landstraßen im Verkehrsleben der Gegenwart 41.	
2. Die Verwaltung der Land- und Wasserstraßen :	47
A. Landstraßen	47—79
Klassifikation und Verwaltungssystem 47. — Positive Gesetzgebung der charakteristischen Staaten. Frankreich 50. — England 52. — Deutschland 54. — Österreich 58. — Finanzprinzip 60. — Die Wegegebühren 64. — Delegierte Verwaltung 67. — Liniennetz und Normalisierung der Anlagen 71. — Maßnahmen der Straßen-Anlage und -Erhaltung, insbesondere der Mittelbeschaffung 73. — Straßenpolizei 78.	
B. Wasserstraßen	80—137
Die für die Verwaltungszuständigkeit und das Finanzprinzip maßgebenden Umstände 80. — Die Bemessung der Wasserstraßengebühren. Allgemeine Grundlagen 90. — Fahrtgebühren 93. — Hafengebühren 98. — Übersicht der die Wasserstraßen und die Schifffahrt betreffenden Verwaltungstätigkeiten 105. — Zwischenstaatliche Verwaltung und Gegenseitigkeit des Verkehrs 115. — Insbesondere das deutsche Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911 123. — Die weltwirtschaftliche Seehafenverwaltung 128.	
3. Ökonomik der Anlage und Erhaltung	138—160
Landstraßen. Bestimmung der Wegrichtung 138. — Abmessungen der Anlagen 141. — Anlage- und Erhaltungskosten 142. — Gesichtspunkte für die Ökonomie des Straßenbaues 144. — Gesichtspunkte für die Ökonomie der Straßen-Erhaltung 147. — Naturleistungen im Wegewesen 151. — Gemeinsames 153. — Wasserstraßen, insbesondere Kanäle 154.	

	Seite
4. Ökonomik der Seeschifffahrt	161—249
Die Seeschifffahrt, das Urbild der privatwirtschaftlichen Unternehmung 161. — Herrschaft des Intensitätsgesetzes im allgemeinen 165. — Die Hauptgesichtspunkte des Wirtschaftsplanes der Schiffahrtsunternehmungen in ihren Beziehungen zur Schiffstechnik 168. — Dampfschifffahrt und Segelschifffahrt 172. — Steigerung der Schiffsgrößen 177. — Vom Holz- zum Eisen- und Stahl-Schiff 180. — Die Fortschritte des Maschinenbaues in ihrer Wirkung auf die Wirtschaftlichkeit der Seeschifffahrt 185. — Die Frage der Fahrtgeschwindigkeit 188. — Das Betriebssystem: Linienschifffahrt und freie Schifffahrt 193. — Die auf der Kostengestaltung beruhenden Gesichtspunkte der Betriebsökonomie im engeren Sinne 202. — Konsequenzen der Kostengestaltung hinsichtlich bestimmter Betriebsmaßnahmen 214. — Die Preisgestaltung der Seeschifffahrt 218. — Der Frachtenmarkt und seine Teilmärkte 225. — Die Grenzen des Konkurrenzbetriebes 233. — Einfluß marinepolitischer Maßnahmen des Staates auf den Schiffahrtsbetrieb 242.	
5. Ökonomik der Binnenschifffahrt und des Straßenfuhrwerks .	250—301
Binnenschifffahrt, Schiffbauten und Schifffahrtbetrieb 250. — Kosten und Preisbildung 263. — Konkurrenz und Organisation 274. — Gemeinwirtschaftliche Zwangsorganisation? 280. — Landfuhrwerk 285. — Kraftwagen 289. — Die Regelung des öffentlichen Straßenfuhrwerks und die Preistaxen 297.	
6. Zur Geschichte des Straßenwesens und der Wasserstraßen .	302—338
Landstraßen. Alte Kulturvölker 302. — Die römische Straßenverwaltung 305. — Mittelalter 306. — Charakteristische Ausflüsse der Territorialhoheit 309. — Neuzeit. Deutschland 311. — Frankreich 314. — England 316. — Wegfronen 318. — XIX. Jahrhundert 320. — Binnenwasserstraßen. Flußschifffahrt, insbesondere in Deutschland 323. — Kanäle 327. — XIX. Jahrhundert 331.	
Post, Telegraph, Telephon.	
1. Die Stellung dieser Verkehrsanstalten in der Volks- und Staatswirtschaft	339—357
Der Nachrichtenverkehr 339. — Unterschiede zwischen Post, Telegraph und Telephon 346. — Der Geld-, Paket- und Personenverkehr 350. — Umwälzung durch das Telephon 352. — Entwicklung zur Postbank 356.	
2. Die allgemeinen Verwaltungsprinzipien	358—396
Nähere Begründung des Eintretens der Gemeinwirtschaft 358. — Belege durch die Erfahrungen einzelner Staaten 362. — Übersee-Kabel. Paketpost 366. — Telephon 369. — Unmittelbarer oder delegierter Betrieb? 372. — Zentrale Verwaltung und ihre Konsequenzen 377. — Wahl des Finanzprinzips 383. — Nebeneinander der beiden Finanzprinzipien für die verschiedenen Verkehrszweige 386. — Drang zur internationalen Ordnung 393.	

	Seite
3. Die wirtschaftlichen Grundlagen der Tarifsysteme	396—435
Die Elemente des Tarifsystems 396. — Nachrichtenverkehr. Absehen von der örtlichen Kostengestaltung 400. — Nivelierung des Einflusses der Entfernung 401. — Besonderheit bei Telegraph und Telephon 406. — Durchschnitte des Maßes der Beanspruchung der Betriebsanlagen 410. — Die Telephongebühren insbesondere 415. — Preisverschiedenheiten nach Verkehrsgattungen 423. — Fahrpost. Paketporto. Personenfahrt-Gebühren 430. — Nebenleistungen und Nebengebühren 434.	
4. Zielpunkte der Verwaltungsökonomie	436—464
Ökonomie der Anlage 436. — Betrieb. Ökonomie der Personalkosten 442. — Vereinfachung der Manipulation, insbesondere durch 1. die Marken-Frankatur 446. — 2. Einheitstarif und Tarifaufbau 449. — 3. Internationale Tarifeinheit und gleiche Verkehrsvorschriften 453. — Die Preisstellung in ihrer Rückwirkung auf die Eigenkosten 456. — Ökonomie im engsten Sinne 459. — Betriebsergebnisse 462.	
5. Abriß der Entwicklungs-Geschichte der Postanstalt	465—527
Altertum 465. — Mittelalter 469. — Neuzeit. Entstehung der modernen Posten 472. — Entwicklung der Posten in den wichtigsten Staaten bis ins XIX. Jahrhundert. Frankreich 474. — England 476. — Deutsche Reichspost 480. — Österreich 486. — Preußen 489. — Die Hill'sche Postreform 492. — Geschichte der Portotarife 495. — Frankreich 495. — England 497. — Österreich 498. — Preußen 501. — Deutsch-österreichischer Postverein. Norddeutsche und Deutsche Reichspost 503. — Telegraph 505. — Die allgemeine internationale Union 510. — Die weitere Entwicklung in Deutschland und Österreich bis zur Gegenwart 518. — Abschluß der Entwicklung durch das Telephon und die Funktelegraphie 523.	