

INHALT.

VORWORT	VII
I. ABSCHNITT: DIE ELBSCHIFFFAHRT VOR DEN DRESDENER VERHANDLUNGEN	1
1. Die natürlichen Verhältnisse der Elbe.	
2. Die Zölle auf der Elbe im allgemeinen und deren Entstehung.	
3. Versuche, den Druck der Zölle zu beseitigen.	
4. Die Umladerechte und die Reihfahrten.	
5. Besserung der Zollverhältnisse am Rhein.	
6. Die Thätigkeit Preussens in Binnenschiffahrts- Angelegenheiten im Anfange des neunzehnten Jahrhunderts.	
7. Die Verhandlungen des Wiener Kongresses und die Zeitumstände.	
8. Beschreibung einer Fahrt auf der Elbe von Cux- haven bis Melnik im Jahre 1815.	
II. ABSCHNITT: PREUSSEN UND DIE DRESDENER ELB- SCHIFFFAHRTS-COMMISSION	21
Erstes Kapitel: Der äussere Gang der Verhand- lungen	21
1. Der Zusammentritt der Commission.	
2. Die Verdienste einzelner Männer an den Ver- handlungen.	
3. Der Inhalt der Verhandlungen im allgemeinen.	
4. Die Nebenflüsse der Elbe: Saale, Jetze, Aland, Delvenau.	
Zweites Kapitel: Die Regelung des Revisions- rechtes	26
1. Die preussische Durchfuhrabgabe und der Schmug- gelhandel.	
2. Vorschlag Österreichs bezüglich einer Schiffsaiche.	

3. Der Versuch, eine Revision in Hamburg einzuführen.	
4. Das Verhalten der Uferstaaten zu dem von Preussen vorgeschlagenen Revisionsrechte.	
5. Die preussische Auffassung des Revisionsrechtes und die Revision in Mühlberg und Wittenberge.	
Drittes Kapitel: Die Anzahl der Elb-Zollämter	35
1. Die Verminderung der Binnenzollämter in Preussen im allgemeinen und an der Elbe im speziellen vor den Dresdener Beratungen.	
2. Die Herabsetzung der Ämterzahl durch die Dresdener Commission.	
3. Die Elbschiffahrtspolitik der anhaltinischen Herzogtümer.	
Viertes Kapitel: Die Höhe des Elb-Zolltarifs	43
1. Die staatlichen Elbzölle Preussens.	
2. Die Privatzölle in Preussen, speziell die Abgaben in Magdeburg.	
3. Das Octroi-System.	
4. Die verschiedenen Möglichkeiten der einzelstaatlichen Zollregulierung.	
5. Die Ermittlung des zur Zeit bestehenden Durchschnittssatzes der einzelnen Staaten und Kritik dieser Arbeit.	
6. Die Rücksichten der preussischen Regierung auf den Handel Stettins und Breslaus und auf die Oderschiffahrt.	
7. Die Ansichten im preussischen Ministerium über den zukünftigen Zoll.	
8. Die Festsetzung des neuen Elbzolles.	
9. Die Regulierung der Nebenabgaben der Elbschiffahrt.	
10. Die österreichischen und preussischen Münzverhältnisse.	
Fünftes Kapitel: Die Aufhebung des Umladezwanges in Magdeburg	71
1. Charakterisierung des Magdeburgischen Handels zur Zeit der Dresdener Verhandlungen.	
2. Die Einnahmen in Verbindung mit dem Umladezwang.	
3. Die Gründe der Magdeburger Kaufleute für die Aufrechterhaltung des Zwanges mit Rücksicht auf die gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsverhältnisse.	
4. Die Bestrebungen des Schifferstandes und der kaufmännischen Konkurrenz.	

5. Das Magdeburgische Umladerecht unter der Herrschaft des Königs von Westphalen.	
6. Die Beurteilung des Umladezwanges im preussischen Ministerium.	
7. Die Entschädigungsansprüche und die Entschädigung der Stadt Magdeburg.	
III. ABSCHNITT: DIE BEDEUTUNG DER ELBSCHIFFFAHRTS- AKTE VON 1821	87
1. Die Entwicklung der Akte bis auf die Gegenwart.	
2. Die revidierte Elbschiffahrts-Akte von 1880.	
3. Die privatrechtlichen Verhältnisse der Elbschiffahrt.	
4. Die verschiedenartige Bedeutung der Akte für das Wirtschaftsleben und die Entwicklung der Schifffahrt; die bisherige Beurteilung der Akte.	
5. Die in den letzten Jahrzehnten eingetretene Veränderung in den Interessegegensätzen und in den Aufgaben der Strompolitik.	

A N H A N G.

No. 1: Über den Begriff des Stapelrechts	99
1. Definition und Entstehung des Stapelrechts.	
2. Entstehung des Umladerechts.	
3. Die Umladerechte auf der Elbe im allgemeinen.	
4. Charakterisierung der Entstehung des Stapel- und des Umladerechts in Magdeburg.	
5. Das Stapelrecht im Auslande.	
No. 2: Der Elbzoll der Herren von Alvensleben in Rogätz	109
1. Geschichtliche Notizen über den Elbzoll in Rogätz.	
2. Konstruktion der wirtschaftlichen Natur dieses Zolles.	
3. Notiz über den Elbzoll der Herren von Möllendorff in Kumlosen.	

