

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Ueberblick und Einführung.	3 bis 16
Treibende und hemmende Kräfte (7); Aus vorgeschichtlicher Zeit (9); Im Rahmen der Menschheitsgeschichte (11); Boden und Wegebau (13); Richtlinien der geschichtlichen Betrachtung (14).	
Das Altertum des Strassenbaues.	17 bis 148
Umgrenzung des Zeitraumes	17
Strassenbau im Alten China.	18
Die ersten Wegebauten (18); Ausbau des Wegenetzes (20). Die Strassenbautechnik (21); Linienführung (22); Steigung der Strassen (23); Beförderungsmittel (23); Querschnitt der älteren Strassen (25); Befestigung der Fahrbahn (26); Unterbau (26); Stadtstrassen (27).	
Alt-Indiens Wegebau	29
Wegebau im Nillande	32
Entwicklung des Wegebauens (32); Technik der Strasse (34).	
Strassenbau in Syrien (Phönizien und Palästina)	37
Bodenbeschaffenheit (37); Handel und Verkehr (38); Linienführung (41); die Küstenstrasse (42); Heerstrassen (43).	
Die Technik der syrischen Strassen	45
Wegebau in Babylonien und Assyrien	48
Allgemeines (48); Linienführung (49).	
Unterbau der mesopotamischen Strassen	52
Die Strassenoberfläche	53
Die Strassenbauten des Königs Darius und seiner Nachfolger	55
Persien	
Die Königsstrasse Susa-Sardes (55); Die Verbindung der persischen Königstädte (63); Technik (67).	55
Die Perserzüge nach Griechenland	72
Strassen im alten Hellas	77
Staaten Griechenlands (77).	
Linienführung der Strassen	79
Athen-Illyrien (80); Thrakien-Peloponnes (81); Mittelgriechenland (82); Peloponnes (83).	
Der Aufbau der griechischen Strassen	85
Unterbau (87); Brücken (88); Oberflächenbefestigung (89); Strassenbreite (91).	
Betrieb und Verwaltung	92

	Seite
Die Eroberungszüge Alexander des Grossen	94
Erd- und Kunstbauten	96
Befestigung der Strassenfahrbahn	97
Die Strassenbauten der Römer	99
Der Ausbau des Strassennetzes in Italien	99
Die erste Kunststrasse (100).	
Die Technik des römischen Strassenbaues während der Unterwerfung der italienischen Halbinsel	102
Linienführung (102); Steigungen (104); Unterbau (105); Querschnitt (106); Strassendecke (106); Erhaltung (107).	
Römischer Strassenbau von der Unterwerfung Italiens an bis zur Kaiserzeit	108
Die Begründung der Mittelmeerherrschaft u. der Strassenbau (108); Verbesserung der Strassen (110); die ersten Schotterstrassen (111); das Plattenpflaster (114); technische Einzelheiten (115).	
Der Strassenbau im römischen Kaiserreiche	116
Quellen (116); Entwicklung des Strassenwesens (117); die Alpenstrassen (118); die Donaustrasse (120); Strassenbau in Gallien (121); in Britannica und Hispania (123); in Germania magna (124), in Afrika (126), in Kleinasien (127); Ueberblick über das römische Strassennetz (128).	
Die Technik der römischen Strassen der Kaiserzeit	130
Linienführung (130); der Wille zur geraden Linie (132); Neigung der Strassen (134); Brückenbau (135); Dämme u. Einschnitte (136); Bau der Fahrbahn (137); Steinstrassen (137); Schotterstrassen (140); Holzbahnen (142); Querschnitt der Strassen (143); Herbergen und Gastwirtschaften (144).	
Die Strassenverwaltung	145
Strassengesetzgebung (146); Bauunternehmer (147).	
Entwurf und Bauleitung der Strassen	147
Ausbildung der Architekten (148).	
 Das Mittelalter des Strassenbaues.	 149 bis 282
Der neue Zeitabschnitt	149
Die Alpenstrassen	154
Quellen (154); die Passstrassen über die Längszüge der Alpen (155); Pässe in der Längsrichtung der Alpen laufend (158); Erwachendes Leben (159).	
Die Entwicklung des Strassennetzes in Deutschland	163
Das deutsche Schollenland, das Flussnetz (163).	
Die alten Handelswege (166); Staatsgeschichte und Strassenbau (168); die Reichsstrassen (170); Ausdehnung der Handelsstrassen gegen Osten (172); die Verdichtung des Wegenetzes (174); die Strassenbautätigkeit der Landesfürsten (178).	
Das Strassennetz im 17. Jahrhunderte	180
Fördermittel und Förderweisen	182
Die Technik der Strassen Deutschlands	185
Die Linienführung, das Schicksal der römischen Strassen, die Flachlandstrassen, die Gebirgstrassen, die Bergstrassen, die Neigung der Wege (185); Breite der Strassen (209); der Querschnitt der Strassen (212); der Erdweg (214); Bohlenwege (216); Pilasterung der Strassen (217); der Unterbau der Strassen, Brücken (219); Unterhaltung der Strassen (224); Reisen der Königsboten und der reitenden Boten (227); die Anfänge der Post (227); der Handelstand und der Strassenbau (228); Ausführung der Arbeiten (231); Leitung der Arbeiten (232).	
Verwaltung und Betrieb der Strassen	233

	Seite
Die Entwicklung des Strassenbaues in Frankreich	238
Vom Seigneurstaat zum Einheitstaat (238); die Strassen unter der Herrschaft der Barone (240); die Könige greifen ein (241); Triebkräfte im Strassenbau (242).	
Die grossen Naturstrassen Frankreichs	245
Die Verdichtung des Strassennetzes in Frankreich	247
Die Technik der Strassen Frankreichs	248
Linienführung (248); Strassenbreite (250); Fahrbahnbefestigung (251); Brückenbauten (252); Unterhaltung der Strassen (254).	
Der Strassenbau auf den britischen Inseln	255
Bodengestaltung Englands (255); die geschichtlichen Strassen (256).	
Die staatliche und wirtschaftliche Entwicklung Englands und sein Strassenwesen	259
Die Entwicklung zum Einheitstaat (261); Tiefstpunkt des Strassenwesens (262); der Königin Maria Gesetz (262); Postkutschen (263).	
Die Verdichtung des Strassennetzes	264
Brückenbau (265); Städtewirtschaft, Stapelhandel (265); Bergbau, Gewerbe, Kurierdienst (266).	
Die Technik der englischen Strassen	267
Linienführung (268); Breite, elender Zustand der Strassen (268); Oberflächenbefestigung (269).	
Die Erben der oströmischen und persischen Strassen	271
Strassenbau im oströmischen Reiche (271); Neupersiens Strassen (274); Strassenbau im Reiche der Araber (275); die Verbote der Osmanen (279); Unter der Herrschaft der Osmanen (280).	
 Die neue Zeit im Strassenbaue.	 283 bis 385
Rückblick und Vorschau	283
Der erste Schritt geschah in Frankreich	286
Sully's Bedeutung für den Strassenbau (286); Richelieu und Colbert (287).	
Im Zeichen des Merkantilismus	289
Frankreichs Strassenbau unter Ludwig XIV.	289
Technik der Strassen (290); Beschottern (291); Pflasterung (291).	
Wirtschaftlich hemmungslose Strassenbautätigkeit	293
Breite der Strassen (294); Werkmäßig wissenschaftliche Behandlung des Strassenbaues (295); Allgemein wirtschaftliche Auffassung des Strassenbaues (296); Verwaltungsänderung (296).	
Strassenbau unter französischem Einflusse	297
Süddeutschland (297); Sachsen (298); Dänemark (299); Spanien (299); Schweiz (300); Russland (301).	
Die Anfänge des Reichsstrassenbaues in Oesterreich	301
Kaiserstrassen (Aerarialstrassen, Chausseen) (303); Strasse von Wien an die Adria (303), Strassenplan der Regierung (305); Bedeckung der Baukosten (306); Kaiser Josef II. und der Strassenbau (309); die Arlbergstrasse (310); die Strassenbauverwaltung (311).	
Lüders Entwurf eines grossen deutschen Strassennetzes (1779)	314
Die Entwicklung der Strassenbautechnik auf dem Festlande	316
Linienführung (316); Neigungen (317); Strassenbreite (319); Gestaltung des Fahrbahnkörpers, französische Bauweise (321); Oesterreichs Bauweise (322); Entwässerung der Fahrbahn (324); Stras-	

senbau in Deutschland (324); Bauweise in Sachsen und Böhmen (325); Umriss der Schötterstrasse (326); Baumpflanzungen (326); Planie (326); Unterbau der neuen Alpenstrassen Oesterreichs (327); Brückenbauten (328); Pflasterung (329); Ausführung einer Strasse (329); Vergeltung des Strassenbaues (332); Unterhaltung der Strasse (332); Flickmethode (335).	
Im Zeichen des Industriesystems	335
England	335
Turnpikesystem (335); Industriesystem (336); Schottland (337); Strassengesetz vom 1760 (337); Fronarbeit (338); Metcalf und Telford (339); Kanalbauten (339).	
Des ersten Napoleons Bedeutung für den Strassenbau	340
Strassenbauten (340); Die Simplonstrasse (341); Strassenverwaltung (342).	
Das Streben nach Fachlichkeit	343
Schriften über Strassenbau (344); Ruf nach Fachlichkeit (346); Geschäftsbehandlung beim Strassenwesen (346); Dienstesdisciplin (347); Staatsbauanschläge (347); Ablehnung der „Entreprise“ (348); die Arbeiterfrage (349); die Frage der unentgeltlichen Naturalkonkurrenz (350); der Ruf nach fachlicher Ausbildung (352). Technische Schulen (354); die Ueberbürdung der Beamten (355).	
Willenskräftige Arbeit (1820 bis 1850)	355
Entwicklung des Strassenwesens	356
1. Oesterreich (356); Sardinien, Toskana, Kirchenstaat, Neapel (360); 2. Deutschland (361); Preussen, Berg (361); die Mark-, Ost- und Westpreussen, Sachsen, Mecklenburg, Hannover, Bayern (362); Württemberg, Baden, Mitteldeutschland, Sachsen-Weimar-Eisenach (363); Verwaltung (363); Vergeltung der Arbeiten (364); 3. Frankreich (365); Vicinalwege (366); 4. Holland (366); Schweden und Norwegen (367); 5. Die Schweiz (367); St. Gallen, Graubünden (367).	
Entwicklung der Strassenbautechnik	369
Kleinarbeit (369); Wege 2. und 3. Ranges (369); Linienführung (370); Neigungen der Strasse (370); Gegensteigungen (372); Massenausgleich (372); Richtungswechsel (372); Querschnitt (372); Schotterstrasse mit Grundbau (373); Walzen der Strasse (373); Unterbau (375); Sicherheit des Strassenverkehrs (375); Vorarbeiten, Unterhaltung (376); Decksystem (377); Telford und Makadam (377); Makadams Strassenbaugrundsätze (378); die festländischen Ingenieure und Macadam (380).	
Die Gegenwart.	387 bis 449
Eisenbahn und Strasse	387
Die staatlichen Strassen	388
Bahn und Strasse im Gebirge (388); Veränderungen in Verkehrsdichte und Beförderungsweite (389).	
Die nicht staatlichen öffentlichen Strassen	390
Eisenbahnzufahrtstrassen.	
Neue Wege der Strassenverwaltung	391
Mitwirkung aller steuertragenden Nutzniesser (391); Vorgang in Frankreich (391); in Bayern und Baden (393); in Oesterreich und der Schweiz (394); in Preussen (395); Hessen (395).	
Die technische Strassenverwaltung	395

Oberhoheit des Staates (396); technisch ausgebildete Strassenbau- beamte (396); Grund- und Leitgedanken (396); Ausbildung der Strassenmeister (396).	
Das Gleis in der Strasse	397
Technische Fragen (397); Betriebs- und Geldfragen (398); Strassen- bahnen in Italien, in den Niederlanden, in Frankreich (398), in Belgien, England, Oesterreich, Preussen, Sachsen, Baden, Hessen (399).	
Wirtschaftliche Gestaltung des Strassenbaues und der Strassenunterhaltung 1850 bis 1900	400
Zweckmässige Güte der Strassen (400); Linienführung (400); Breite der Strassen (401); Quergefälle (402); Unterhaltung der Fahrbahn (402); ihre künstliche Verdichtung (402); Flickbetrieb (403); Dampfwalze (404); Rückkehr zum Deckbetrieb (404); Deck- und Flickbetrieb (405); Verkehrszählungen (405); Untersuchung des Deckungstoffes (405); Versuchsstrecken (406); Kleinschlag-Erzeug- ung (406); Kleinpflaster (406); Radfahrwege (407); Unter- bau (407).	
Rad und Strasse	407
Radbreite und Gewicht (407); Spurweite der Vorder- u. Hinter- räder (408); Federung (408); Felgenbreite (408); Ueberlastung der Fuhrwerke (408); Massregeln dagegen (408); Beschränkung des Ladegewichtes (408); französische Vorschrift 1837 (410); „Freie- Frequenz der Strassen“ (410).	
Strassenbau in Städten	411
Zustand bis 1800 (411); Willebrands „Grundriss einer schönen Stadt“ (412); Pflasterung (413); Zug in die Stadt (413); An- wachsen der Städte (415); Aufschwung bautechnischen Schaffens (416); Staat und Gemeinde (416); Verkehr auf städtischen Strassen (417); Schwächen des Steinpflasters (418); der Omnibus (418); Holz als Baustoff (418); Asphaltpflaster (419); Holz oder Asfalt (420); Steinpflaster und Schotterstrasse (421); städtische Strassen- bahnen (421); Klarstellung der Pflasterfrage (421); Strassenunter- haltung (422); unterirdische Leitungen (422); Fussgängerverkehr (422); Strassenreinigung (423).	
Kraftwagen und Strasse	424
A. Vor dem Weltkriege	424
Versuche mit Dampfwagen (424); die Abkehr vom Dampf (425); Siegfried Marcus (425); Benz und Daimler (425); Entwicklung des Kraftwagens (425). Die Geschwindigkeit als neue Verkehrs- grösse (425).	
Entwicklung des Kraftwagenverkehrs	426
Frankreich, Berlin, Stuttgart, Deutschland, Italien (426); Nieder- lande, Grossbritannien, Schweiz (427); technische Ausgestaltung des Kraftwagens (428); Schleudern (428); Bereifung der Räder (428)	
Der Kampf gegen den Staub	429
Oberflächenteerung (429); Dr. Guglielminetti (429); Monaco (430); Oelungen (430); Innenteerungen (430); Internationale Strassen- kongresse (431).	
B. Nach dem Weltkriege	431
Wachsende Verbreitung des Kraftwagens (431); Ideale Strasse; Beschlüsse des Strassenkongresses in Sevilla 1923 (433).	
Befestigung der Strassenoberfläche	433
Versuchs-Autostrassen (433); die Geldfrage (434); Wahl der Dek- kenbauweise (434); „Individualisierung“ der Strassen (434); Mit- wirkung der Bauunternehmungen (435); leichte, mittelschwere, schwere Decken (435); neuzeitiges Strassenpflaster (435); Segment-	

bogenverband, Diagonalpflasterung, Betonpflaster, Solidität-Verfahren, Ausführung der Betondecke, Betonstrassenfertiger Toka (436); Holz-, Steinpflaster, Gusseisendecke, Stahlroststrasse, Schotterstrasse, Riesenschotterstrasse, Theereinstreudecke (437); Zement-schotterstrasse, Dieselmotor — Tandem — Walze, Verkehrszählungen (438).	
Betrieb	439
Zeichen bei gefährlichen Stellen, schienengleiche Kreuzungen (439); städtische Strassen, Fernverkehr, Numerierung der Strassen (440). Die Grogglockner-Hochalpenstrasse	440
Strassenbau in Uebersee	441
Amerikas Anteil an der Entwicklung des Strassenbaues	441
Südamerika (441); Mexiko (443); Nordamerika (443); Aufbau Nordamerikas; Bewässerung, Kanalbau (444); Eisenbahnbau, Kirchtumpolitik, Grundsätze für den Strassenbau (445); Einfluss des Fahrrades, der Kraftwagen, Unionstrassennetz, Betonpflaster (446); Linienführung, Aufbau der Strasse (447).	
Asien, Afrika, Australien	447
Japan, Syrien, Persien (447); Java, Zentralafrika, Ostafrika, Beruf des Kraftwagens, Wüstenkraftwagen, Persiens neue Strassenverwaltung (448); Afghanistan (449). Entwicklung des Strassenbaues in den 5 Weltteilen	449
Blick in die Zukunft.	451 bis 455

Der Kraftwagen erhebt die Strasse wieder zur Weltstrasse (451); Wettringen mit der Eisenbahn (451); Stellungnahme des Internationalen Eisenbahnkongresses 1833 (452); Verkehrsteilung (452); das deutsche Reichsautobahnnetz (453); Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau (454); Kraftwagenstrassen-Tagung in Leipzig 1933 (454); Gesellschaft der Freunde und Förderer der Kraftwagenbahn Leipzig—Halle (454); Kraftwagenstrassen in Deutschland, in der Schweiz, in Italien, in der Tschechoslowakischen Republik, in Russland, Frankreich (454); Bahnnetz ohne Schienen, Ende der alten Reichstrassen als Weltstrassen; Zukunftsbild (455).

In den ersten 20 Druckbögen, die das im Vorworte erwähnte Missgeschick traf, konnten nicht mehr alle Druckfehler behoben werden; glücklicherweise werden sie als solche leicht erkannt und sind nicht sinnstörend.