

175 JAHRE TRANSPORTWISSENSCHAFT

JOHANN VON HERRFELDT
DER ERSTE VERKEHRSWISSENSCHAFTLER

VON NORBERT MÜLLER

Vor 175 Jahren erschien ein Buch, aus dessen Titel sich allerdings erst sehr viel später eine eigene wissenschaftliche Disziplin entwickelte: „Die Transportwissenschaft“. Sowohl dieser Umstand als auch der Verursacher scheinen selbst in Fachkreisen in völlige Vergessenheit geraten zu sein: [1] Kein Lehrstuhl, kein Preis ist nach ihm benannt, kein Nachdruck auch nur eines seiner Werke bekannt – zu Unrecht.

175 Jahre zurück: 1834: Personen und Güter werden immer noch überwiegend durch menschliche und tierische Kraft bewegt. Die Thurn und Taxissche Post existiert seit 1516 – immer noch. Eine ehrwürdige, aber immer noch funktionierende Institution, die freilich zwischenzeitlich Konkurrenz bekommen hat. Ansonsten bringen Fuhrwerke und Schiffe Menschen und Waren von A nach B. Die Technisierung des Verkehrs in Form von Dampfschiff und Eisenbahn beginnt erst. [2] Gibt eine scheinbar so banale Tätigkeit wie „Transport“, der nicht mehr gilt als ein notwendiges Übel, überhaupt etwas her für eine wissenschaftliche Behandlung? Verkehrsliteratur gab es auch schon vor von Herrfeldt [3], verkehrswissenschaftliche Literatur erst durch ihn.

Leben [4] und Werk sind gut dokumentiert:

Jahr	Ereignis
1784	01.07.: Geburt in Hildesheim, Sohn des Verwalters des Thurn und Taxisschen Postamtes
1800	Eintritt in den Postdienst; Generaldirektion der Thurn und Taxisschen Post, Regensburg
1801	Rückkehr nach Hildesheim
1803	Versetzung nach Eisenach
1804	Versetzung nach Augsburg
1805	Versetzung nach Frankfurt a.M.
1822	Eröffnung eines „Agentie-Bureaus“ einschließlich Spedition in Frankfurt a.M., Ausscheiden aus dem Postdienst

1824	„Einige Worte über Vervollkommnung des Speditions- und Transportwesens“
1829-1849	Herausgabe des wöchentlich erscheinenden „Archivs für das Transportwesen“, später „Archiv für Postwissenschaft“, dann „Archiv für das Postwesen“, dann „Allgemeines Archiv für das Post- und Transportwesen“, dann wieder „Archiv für das Postwesen“, zuletzt „Der Freie Verkehr“; die meisten Beiträge sind von ihm
1834	1. Auflage „Die Transportwissenschaft“ (174 Seiten)
1837	2. Auflage „Die Transportwissenschaft“ (428 Seiten)
1839	„Die freie Konkurrenz im Transportwesen“ (76 Seiten)
1849	28.07.: Tod in Frankfurt a.M.

Diese Kurz-Biografie und -Bibliografie zeigt: Von Herrfeldt war Praktiker und Theoretiker – eine fruchtbare Kombination.

Sein erstes Hauptwerk, die „Transportwissenschaft“, darf wohl mit Fug und Recht als das erste Lehrbuch bezeichnet werden; es ist wie folgt eingeteilt:

I: Begriff von dem Transportwesen (Seiten 1 bis 62)

II: Begriff, Umfang, Zweck, nothwendige Cultur und höchstes Grundprinzip der Transportwissenschaft

1. Teil: Das Transportrecht (Seiten 63-174)
 1. Abteilung: Staats-Transportrecht
 2. Abteilung: Privat-Transportrecht
 3. Abteilung: Von den persönlichen und dinglichen Vorrechten und Freiheiten der Transportanstalten und ihrer Beamten.

Die Abteilungen werden in Unterabteilungen, Abschnitte, Unterabschnitte, Hauptstücke, Kapitel und Paragraphen gegliedert – eine strenge Systematik. Die 1. Auflage beinhaltete also überwiegend Juristisches. Der Grund: Die 1. Auflage enthielt zwar bereits eine Einteilung der Transportwissenschaft in die fünf Hauptzweige Recht, Polizei, Finanz, Statistik und Technik, die 1. Auflage aber zunächst nur den Teil Recht; die 2. Auflage enthielt zusätzlich die avisierten Teile Polizei, Finanz und Statistik; zu einer 3. Auflage, die dann wohl auch den letzten noch fehlenden Teil Technik enthalten hätte, kam es nicht mehr. Von Herrfeldt befasste sich als erster systematisch, also wissenschaftlich, mit dem Transport; insofern wird er dem mit dem Titel seines Buches verbundenen Anspruch gerecht.

Von Herrfeldt definiert wie folgt: „Die Transportwissenschaft ist die Erforschung und Feststellung der allgemeinen Grundsätze, worauf die Einrichtung aller Transport-Anstalten den Bedürfnissen entsprechend beruht. ... Der Zweck der Transportwissenschaft ist, durch

praktische Anwendung der in der Transportwissenschaft festgestellten Grundsätze die möglichst vollkommenste Einrichtung aller Transport-Anstalten zu erzielen.“ Insofern ist die Verkehrswissenschaft Dienerin der Verkehrswirtschaft.

Ordnungspolitisch für das Jahr 1839 überraschend ist der Titel seines zweiten Hauptwerks "Die freie Konkurrenz im Transportwesen“. Hier heißt es gleich im Vorwort: „Die Befreiung des Verkehrs von allen Hindernissen ist nur erst dann erreicht, wenn der Transport selbst in freier Concurrenz der Privat-Industrie überlassen wird.“ Wohl kein anderer Wirtschaftszweig unterlag so starkem und langem staatlichen Dirigismus wie das Verkehrswesen; beim Transport von Briefen fast 500 Jahre. Insofern könnte von Herrfeldt auch als Prä-Liberaler des Verkehrs gelten.

Das 1839 noch angekündigte „ausführliche Werk über Gesetzgebung und Einrichtung des Transportwesens“ erschien wohl krankheitsbedingt nicht mehr.

Die bereits von ihm vorgeschlagene Einrichtung eines Lehrstuhls für Verkehrswissenschaft hat er nicht mehr erlebt. Sind auch große Teile seines wissenschaftlichen Werks aus heutiger Sicht von nur noch geringem Erkenntniswert: Er darf für sich in Anspruch nehmen, der Erste gewesen zu sein, der die Wissenschaftsfähigkeit der Funktion und Institution „Transport“ thematisierte. „Wer den Verewigten kannte, wird die Verdienste zu schätzen wissen, welche sich derselbe als Schriftsteller, besonders um das Post- und Transportwesen erwarb“, hieß es in der Anzeige seines Todes. Bei aller Logistik, Lieferkettenmanagement usw. sollten die Wurzeln des Faches nicht vergessen werden.

[1] In der Literaturliste „Schrifttum zur Verkehrsgeschichte“ des Arbeitskreises Verkehrsgeschichte des Jungen Forums der DVWG, Bezirksvereinigung Sachsen, Dresden (verkehrsgeschichte.dvwg.de) ist von Herrfeldt nicht genannt. Das Gleiche gilt für die International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M), Eindhoven (NL) (www.t2m.org), das Institute for Railway Studies and Transport History, York (UK) (www.york.ac.uk) und das Journal of Transport History (ISSN 0022-5266, seit 1979). Auch Hascher (Michael: Verkehrswissenschaftler als Experten, Diss., München 2004) nennt (kennt?) von Herrfeldt nicht und propagiert wie üblich Friedrich List als „Vater der Verkehrswissenschaft“ (ebenda S. 32).

[2] Ironie des Schicksals: Die erste Lokomotive in Deutschland, der „Adler“, nahm, in 19 Kisten verpackt, folgenden Weg: Newcastle – Rotterdam: Seeschiff (03.-13.09.1835); Rotterdam – Köln: Binnenschiff (23.09.-07.10.1835); Köln – Offenbach a.M. - Nürnberg: 8 Fuhrwerke (13.-26.10.1835). Hätten diese Verkehrsmittel gewußt, was sie da transportieren.

[3] Hier eine Zusammenstellung von Monografien; von Herrfeldt nennt davon allerdings keine einzige.

Jahr	Autor	Titel
1585	Amman, J.	Allegorie des Handels (Abbildungen „Fuhrmann“, „Ballenbinder“, „Auflader“) (Amman, J.: Eygentliche Beschreibung aller Stände auff Erden, 1. Aufl. 1568, und Luiken, J. u. C.: Het Menselyk Bedryf („Der menschliche Betrieb“), 1694, enthielten diese Berufe noch nicht; Amman, J.: Eygentliche Beschreibung ..., 3. Aufl. 1577, enthält eine Abbildung „Ein Fuhrmann aus Flammerspach oder Algeier“)
1698	Weigel, C.	Abbildung der Gemein-Nützlichen Haupt-Stände (Abbildungen „Bestätter“ = S. 159 f., „Fuhrmann“ = S. 165 ff., „Ballenbinder“ = S. 169 ff., „Auf- und Ablader“ = S. 171)
1699	Mieth, P.	Von Rechte derer Fuhrleute
1703	Harprecht, F.C.	Das Recht der Fuhr-Leuthe fahrender Personen und Güter (2. Aufl. 1706, 3. Aufl. 1718)
1710	Harprecht, S.C.	Gründliche und umständliche Information was es für eine Bewandnuß und Beschaffenheit mit dem ... Boten-Wesen habe
1735	Salander (= Schade, F.H.)	Neues und nützliches Recht der Fuhr-Leute
1737	Schramm, C.C.	Abhandlung der Porte-Chaises oder Trage-Sänfften durch Menschen und Thiere auf allen Vier (!) Theilen der Welt
1749	Hecht, J.	Einleitung zum universal europäischen Post-Recht, worinnen der Post-Stand in seiner Wesenheit, Gerichts-Ordnung, Amtbirung und Freyheit untersucht, und mit allerhöchsten Placaten bewähret
1787	Müller, J.N.	Versuch einer systematischen Abhandlung über das Fuhrwesen
1798	Münter, C.E.	Das Frachtfahrer-Recht (2. Aufl. 1810)
1798	v. Zangen, C.G.	Kurze Erörterung der Frage: Was für eine Klage wider einen Fuhrmann Statt finde, welchem die zum Transport und Ablieferung bedungenen Sachen weggekommen?
1801	Meyer, E.	Frachtbuch für Kaufleute und Spediteure und alle die es einst werden wollen
1802	Kröncke, C.	Versuch einer Theorie des Fuhrwerks
1804	Illing, K.C.	Der Kaufmann in seinem Wirkungskreise, 2. Theil: Der Commissionair und Spediteur
1804	o.V.	Versuch über das kaufmännische Speditionswesen in seinem Verhältnisse gegen den Staat
1808	Gaum, F.W.	Ist eine Spedition in Mannheim nothwendig und dem Handel verträglich?
1808	Günther, C.F.	De expeditoribus mercium per varia emporia transportandarum
1813	v. Gerstner, F.	Zwei Abhandlungen über Frachtwägen und Straßen

[4] Biografien: Schröder, Wilhelm: Johann von Herrfeldt – ein Post- und Verkehrswissenschaftler der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Verkehrswesen Dresden, 7. Jg. (1959/60), S. 761-771; Kämmerer, Ludwig: Johann von Herrfeldt und die Idee des Weltpostvereins, Hamburg/Berlin 1963, hier S. 23-42 (Erstveröffentlichung 1941). Ein Portrait war nirgends aufzutreiben.

