

# Vorwort

von Michael Farr

Die Pioniere des Verkehrs brauchten ihre ganze, noch begrenzte Erfahrung, einige Intuition und viel Unternehmmergeist, damit Fahrzeuge nicht länger per Muskelkraft, sei es von Tier oder Mensch, fortbewegt werden mußten. Ohne Zweifel war ihre größte Sorge, daß der Kessel nicht explodiert und daß die Räder auf den holprigen »Straßen«, die die Ortschaften verbanden, nicht auseinanderbrachen.

Es überrascht nicht, daß unsere Ingenieure sich mit dem, was wir heute »Einnahmenkontrolle« nennen, also dem Kassieren und Sichern des Fahrgelds, nicht befaßten. Stattdessen war es an einer Handvoll *Newcomer*, auf diesem Gebiet die Grundlagen zu schaffen. Die zwei, die uns da sofort einfallen, sind der Lancashire Quaker Thomas Edmondson und der Amerikaner Walter Rathbone Bacon. Edmondson entwickelte *sein* Fahrkartensystem; Bacon erfand den *Bell Punch*-Apparat, der von den frühen Straßentransporteurern so geschätzt wurde.

In jenen lange vergangenen Tagen war Großbritannien führend im Verkehrswesen, und als George Stephenson als Konstrukteur und Berater in Eisenbahndingen in alle Welt gerufen wurde, wandten sich die neuen Bahnunternehmungen auch der schon bewährten Edmondsonschen Fahrkarte zu. Auf dem europäischen Festland war die Eisenbahn Paris – Rouen 1841 die erste.

Gordon hat eine faszinierende Auswahl an Tickets verschiedenster Art zusammengestellt, mit der größten geographischen Bandbreite, die je in einem Buch erschien. Es verblüfft mich, daß die eingeführten Systeme – fast alle in Gestalt fertiggedruckter Karten auf Pappe und Papier – den Reisenden über 130 Jahre ihre Dienste taten. Deutschland erfand zwar die Schalterdrucker, *AEG* und *Pautze* zum Beispiel, doch die fertiggedruckte (edmondsonsche) Karte kämpfte sich durch zwei Weltkriege und noch weitere fünfundzwanzig friedliche Jahre.

Die Automatisierung des Fahrscheinwesens geschah dagegen in Sätzen und Sprüngen relativ rasch in den vergangenen dreißig oder vierzig Jahren; die Abrechnungs- und Drucksysteme wurden – insbesondere mit dem Einzug der Mikroprozessoren – immer ausgefeilter und effizienter.

Die Fahrkarten für Zug oder Bus haben sich daher – bis auf die wechselnden Namen von Unternehmen und Bahnverwaltungen – von den 1840er bis in die späten 1970er Jahre kaum verändert. Seither aber gibt es, wie Gordon abhandelt und -bildet, unzählige Maschinen, Formate, Prozesse.

Für wen ist dieses umfassende Buch also gedacht? Es ist ein Werk wahrer Passion und steht als jüngstes in einer Reihe, die mit Informationsheftchen vom einfachen Kopierer begann, und die von seinen vielen Freunden im Sammel-»Geschäft« immer heißbegehrt waren. Die neueren Vervielfältigungstechniken bringen nicht nur bessere Farbtreue bei den Fahrkarten, sondern auch – bei einem Buch mit höchstwahrscheinlich nur geringer Auflage – bessere Wirtschaftlichkeit.

Ich denke, viele von uns werden es regelmäßig als Referenz zur eigenen Sammlung heranziehen, besonders wenn es um unvertraute Sprachen geht. Andere mögen Vergleiche zur Gestaltung der Karten untereinander und zur eigenen Kollektion anstellen. Und dann wird jenen, die wie ich und ein paar andere die traditionelle Fahrkarte durch Replicas aus eigenen Druckern am Leben halten, eine unschätzbare Quelle an die Hand gegeben. Sie erlaubt uns, Gestaltung und Stile noch besser nachzuahmen, wenn solche Fahrkarten bei Festveranstaltungen, Sonderfahrten oder ähnlichem gebraucht werden.

Wenn nichts davon auf Sie, liebe Leser, zutrifft, bleibt immer noch die beste Verwendung: als *Coffee Table Book* – immer bereit für eine entspannende, aber auch aufregende Reise, nicht mit dem Finger auf der Landkarte, aber so ähnlich: durch die Seiten des Buches, vielleicht um neue Exkursionen zu planen oder zur Erinnerung an alte.

Viele Leute meinen, die Computer-Tickets von heute seien langweilig. Gordons Werk wird dazu beitragen, das Andenken an die vielen bunten Stückchen Papier oder Pappe zu wahren, die irgendwann einmal für jemanden der Ausweis zu einer Entdeckungsreise waren. Schwelgen Sie mit mir in Nostalgie!