

# Графический дизайн лондонского метрополитена

Преподаватель: Гурова Е. А. Куртова К. Г.

Выполнила: Шеленкова К. А.

# Содержани е

1

**История метрополитена**

2

**Первое метро**

3

**Логотип**

4

**Шрифт**

5

**Схема**

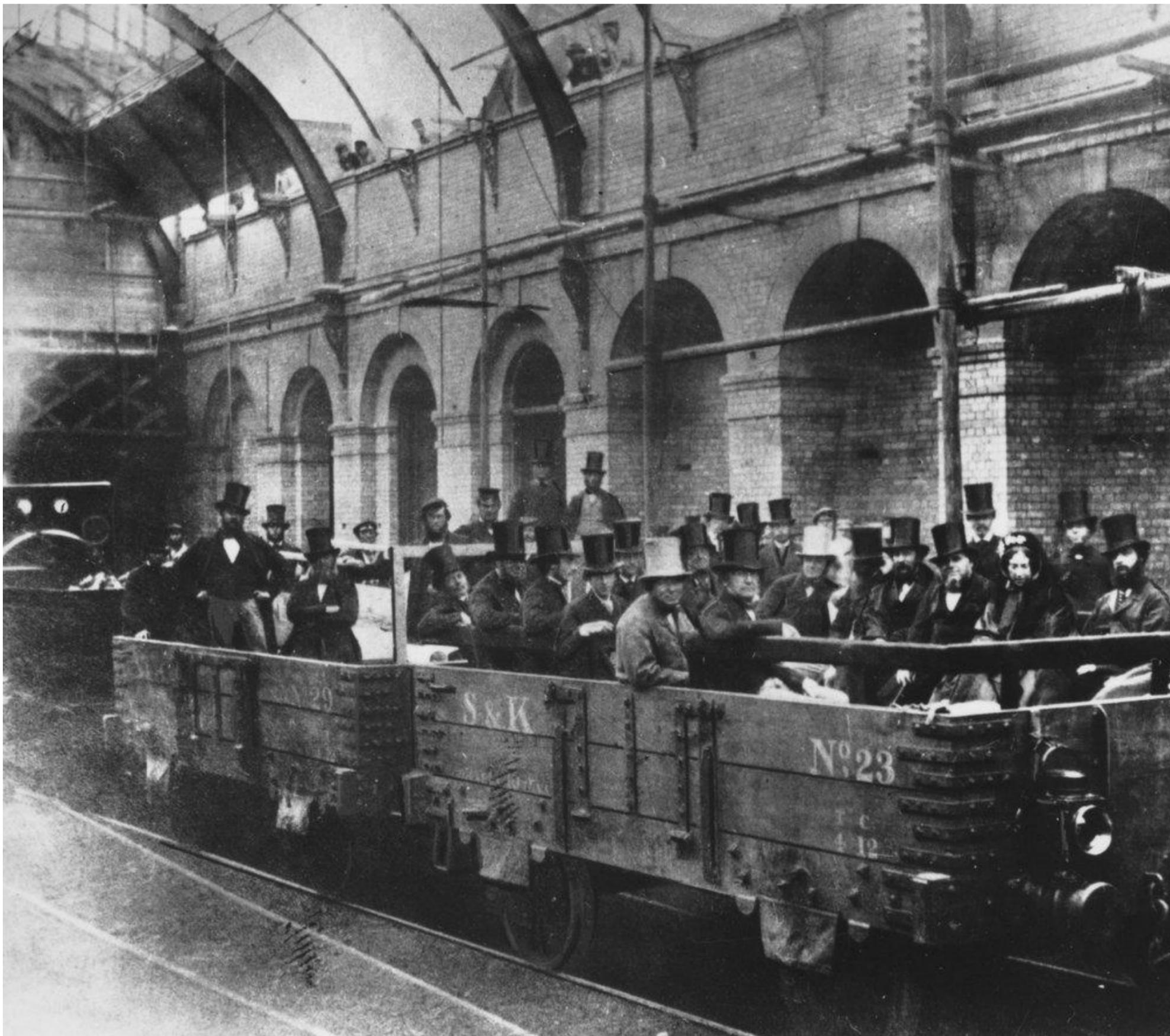
6

**Плакаты**



# метрополитена

9 января 1863 года компания Metropolitan Railway запустила в Лондоне первый в мире подземный поезд на паровой тяге, чтобы соединить два железнодорожных вокзала Паддингтон и Фаррингдон с Сити. Это событие навсегда изменило жизнь Лондона и мира в целом. Через несколько десятков лет многие развитые страны унаследовали от Англии идею строительства собственной подземной железной дороги.



# Первое метро

Лондонская подземка стала первым метро в мире, первой перевела поезда с паровой тяги на электрическую, а также первой установила высокие стандарты графического дизайна. Графическая история лондонского метро началась в 1908 году и непрерывно эволюционировала на протяжении десятилетий, став образцом единой визуальной коммуникации.

# Логотип

В конце 19 века, когда ведущая автобусная компания Лондона начала переход от лошадиной тяги на двигатели внутреннего сгорания. Желая отразить произошедшие технологические перемены, компания создает новый символ, который выгодно выделит ее среди конкурентов. В 1905 году Мистер Крейн, вдохновленный древнегреческим мифом о Гермесе, изобрел символ, представляющий собой украшенное крыльями автобусное колесо, пересеченное планкой.



# ЛОГОТИП

Так родился предшественник культового логотипа лондонского транспорта. В 1908 году адаптированный автобусный символ спустился в подземелье. Он представлял собой сплошной красный диск, пересеченный по центру синей полосой с названием станции. Яркий символ помогал пассажирам найти указатель среди множества рекламных плакатов, которыми были заклеены почти все стены платформ, доступные взору.



# ЛОГОТИП

В то время в строительстве лондонской подземки принимало активное участие несколько частных компаний, каждая из которых отвечала за строительство разных линий. У подземки не было единого установленного стиля, и каждая компания использовала на своих линиях свои опознавательные знаки и логотипы. Например, на линии Metropolitan Railway вместо круга использовался красный ромб.



# «UNDERGROUND»

Позже руководители компаний, строящих подземку, пришли к решению использовать для нее единое название “Underground”, чтобы сделать удобнее продвижение услуг по подземным перевозкам. Отсюда и объяснение, почему лондонская подземка не стала “метро”. В начале 1910-х логотип “UndergrounD”, с прописными буквами U и D, появился на вывесках снаружи станций, на рекламных материалах и на “яблочке”.

O D B E F H

P Q U R S T

Q U W A

# Шрифт

В 1913 году Фрэнк Пик, отвечавший за паблисити лондонского метро, нанял каллиграфа Эдварда Джонстона, чтобы разработать фирменный шрифт для Underground. Создавая шрифт, Джонстон старался добиться абсолютной функциональной четкости, используя самые простые формы из возможных: М - идеальный квадрат, чьи линии под углом в 45 градусов встречаются в самом центре буквы, О - идеальный круг, все буквы обладают схожими чертами.

*Notes of details (in case of some being overlooked or in case of slight inaccuracies)*

*Note: the 2nd QU to be cut together on one day*

height of letters = 1  
width of stem =  $\frac{1}{4}$  in.  
(the curves of (R) are slightly less than  $\frac{1}{4}$  in.)

*(O, Q, U, S, V, all a little wider than 1 and project slightly above & below top & foot lines.  
J projects slightly below top line  
K, W, and K's W, under W, fall slightly below top line*

WITH CARE. INK NOT waterproof.

*UNDERGROUND*  
*PROPORTIONS OF STANDARD*  
*BULLSEYE DESIGN.*



*ed design № 659,824 (if Flat).*  
*" № 659,822 (if any part in relief).*

# Новый ЛОГОТИП

Шрифт в честь создателя назвали Johnston. Эдвард также переработал существующий логотип, заменив сплошной диск на окружность, и представил точные указания по соблюдению правильных пропорций при дальнейшем использовании нового логотипа. Возможно, это была первая попытка в истории создать руководство по графическим стандартам, нечто вроде предшественника современных брендбуков.

OFFICE OF THE SIGNAL ENGINEER  
(Chief Engineer's Dept.)  
Drg No. B.L. 1372.



# Новый

В 1933 году частные транспортные компании Лондона вошли в состав государственного лондонского пассажирского транспорта (LPTB). Компания звала в обращение новый логотип, не имеющий ничего общего с вариантом Джонстона.



К счастью, его жизнь длилась всего несколько месяцев. Фрэнк Пик рекомендовал вернуться к предыдущему варианту. Позже LPTB изменила имя на London Transport, а в 1947 году, после Второй Мировой войны, компания была национализирована. Гарольд Хатчисон, отвечавший за PR в London Transport, упростил логотип и свел все указатели станций к единому стандарту, в частности все буквы стали одного размера, а сам логотип стали печатать на едином прямоугольном листе.

 Bakerloo line PMS 470 C26 M67 Y89 K19 R178 G99 B0 NCS S 4050-Y50R	 Central line PMS 485 C0 M95 Y100 K0 R220 G36 B31 NCS S 1085-Y80R	 Circle line PMS 116 C0 M20 Y96 K0 R255 G211 B41 NCS S 0580-Y10R	 District line PMS 356 C95 M24 Y100 K12 R0 G125 B50 NCS S 3065-G10Y	 Transport for London PMS 072 C100 M88 Y0 K5 R0 G25 B168 NCS S 4060-R80B	 Emirates Air Line PMS 186 C0 M100 Y81 K4 R220 G36 B31 NCS N/A	 London Buses PMS 485 C0 M95 Y100 K0 R220 G36 B31 NCS S 1085-Y80R	 London Coaches PMS 130 C0 M30 Y100 K0 R241 G171 B0 NCS S 1070-Y20R
 H'smith & City line PMS 197 C2 M50 Y17 K0 R244 G169 B190 NCS S 0550-R10B	 Jubilee line PMS 430 C53 M37 Y34 K16 R161 G165 B167 NCS S 4005-R80B	 Metropolitan line PMS 235 C38 M100 Y27 K27 R155 G0 B88 NCS S 4050-R30B	 Northern line PMS N/A C0 M0 Y0 K100 R0 G0 B0 NCS S 9000-N	 Elizabeth line PMS 266 C73 M81 Y0 K0 R147 G100 B204 NCS N/A	 Santander Cycles PMS N/A C0 M93 Y100 K0 R220 G36 B31 NCS N/A	 London Dial-a-Ride PMS Pantone Purple C38 M88 Y0 K0 R183 G39 B191 NCS S 2050-R40B	 Docklands Light Railway PMS 326 C87 M0 Y38 K0 R0 G175 B173 NCS S 2050-B50G
 Piccadilly line PMS 072 C100 M88 Y0 K5 R0 G25 B168 NCS S 4060-R80B	 Victoria line PMS 299 C80 M15 Y0 K0 R0 G152 B216 NCS S 2060-B	 Waterloo & City line PMS 338 C57 M0 Y40 K0 R147 G206 B186 NCS S 1565-B		 London Overground PMS 158 C0 M61 Y97 K0 R239 G123 B16 NCS S 0585-Y50R	 London River Services PMS 299 C85 M19 Y0 K0 R0 G160 B226 NCS S 2060-B	 Taxi & Private Hire PMS 2715 C57 M45 Y0 K0 R132 G128 B215 NCS S 2060-R70B	 TfL Rail PMS 072 C100 M88 Y0 K5 R0 G25 B168 NCS S 4060-R80B
				 London Trams PMS 368 C57 M0 Y100 K0 R0 G189 B25 NCS S 0580-G30Y	 London Underground PMS 072 C100 M88 Y0 K5 R0 G25 B168 NCS S 4060-R80B	 Visitor Centre PMS N/A C0 M100 Y0 K0 R220 G0 B107 NCS N/A	

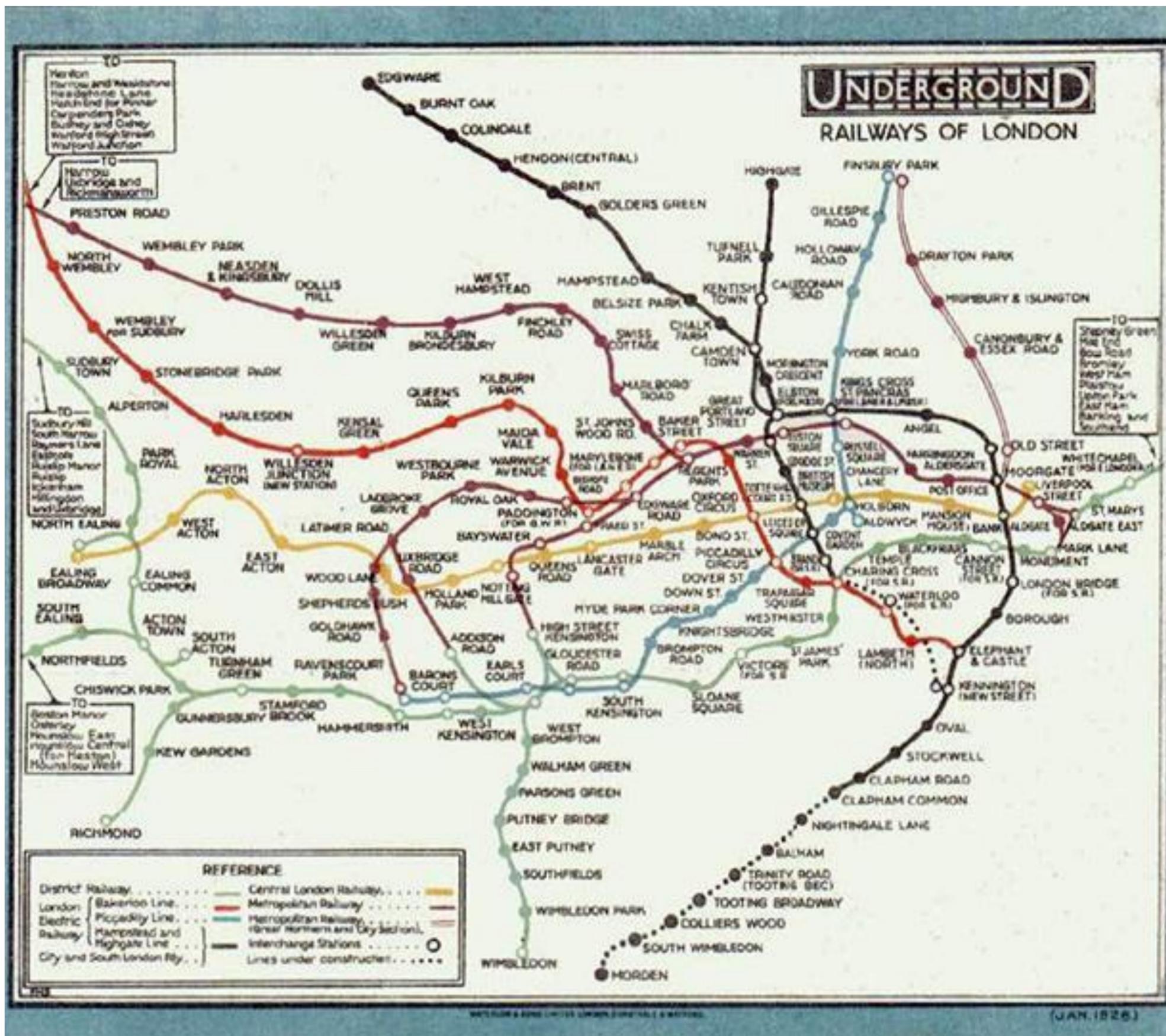
**A B C D E F G H I J**  
**K L M N O P Q R**  
**S T U V W X Y Z**  
**a b c d e f g h i j k l**  
**m n o p q r s t u v**  
**w x y z**  
**1 2 3 4 5 6 7 8 9 0**  
**£ & . , : ; ' ( ) / -**

New Johnston Medium

**A B C D E F G H I J**  
**K L M N O P Q R**  
**S T U V W X Y Z**  
**a b c d e f g h i j k l**  
**m n o p q r s t u v**  
**w x y z**  
**1 2 3 4 5 6 7 8 9 0**  
**£ & . , : ; ' ( ) / -**

New Johnston Medium illuminated use only

До 1957 года, опять же по рекомендациям Хатчинсона, надпись "Underground" была заменена на "London Transport", но в остальном ЛОГОТИП с того времени уже не подвергался значительным переменам. В 1979 году шрифт был изменен на обновленный New Johnston, который используется по сей день. В 2003 году лондонская подземка стала частью государственной организации Transport for London (TfL), а каждый вид транспорта подшил свой "кружок"

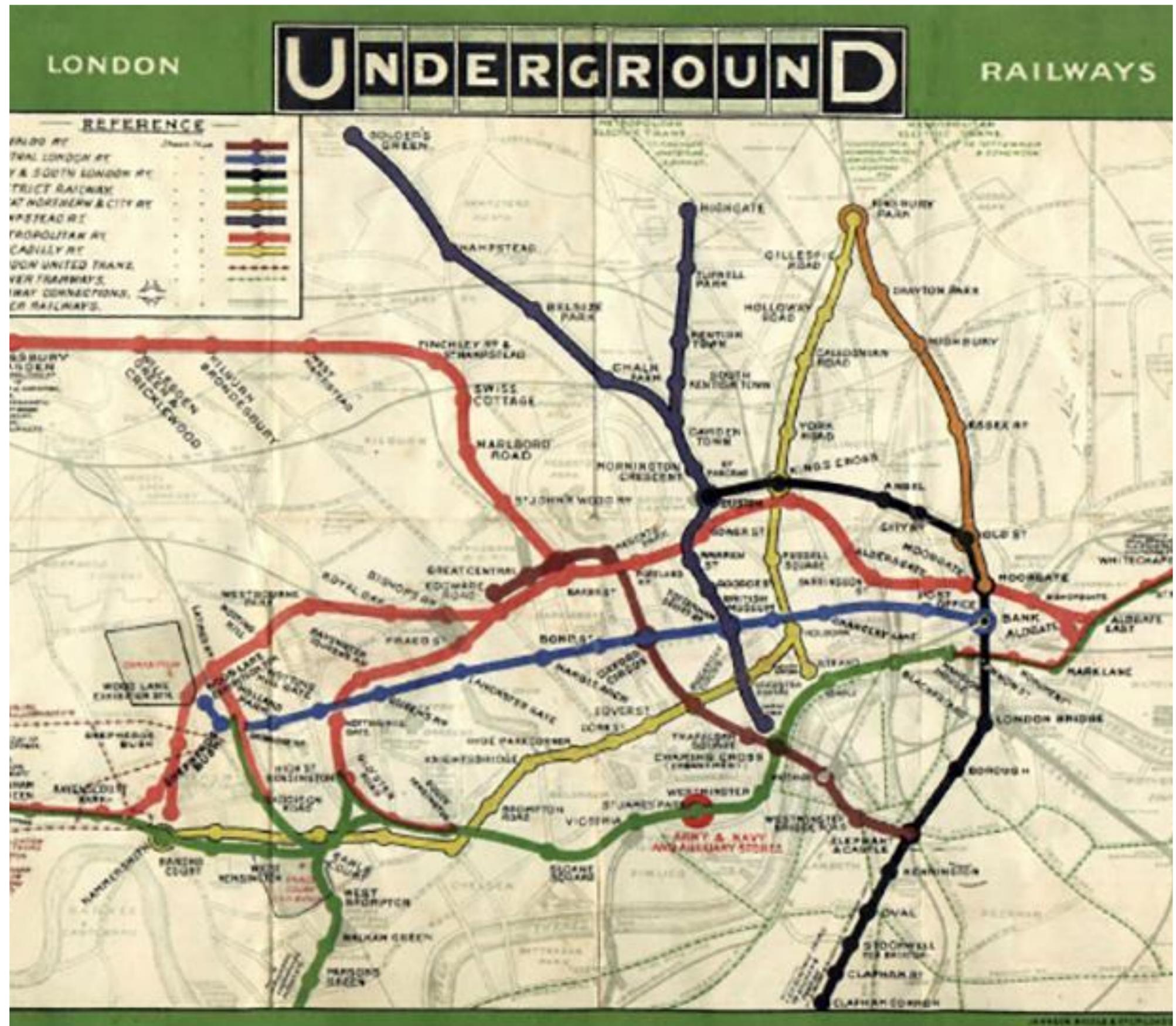


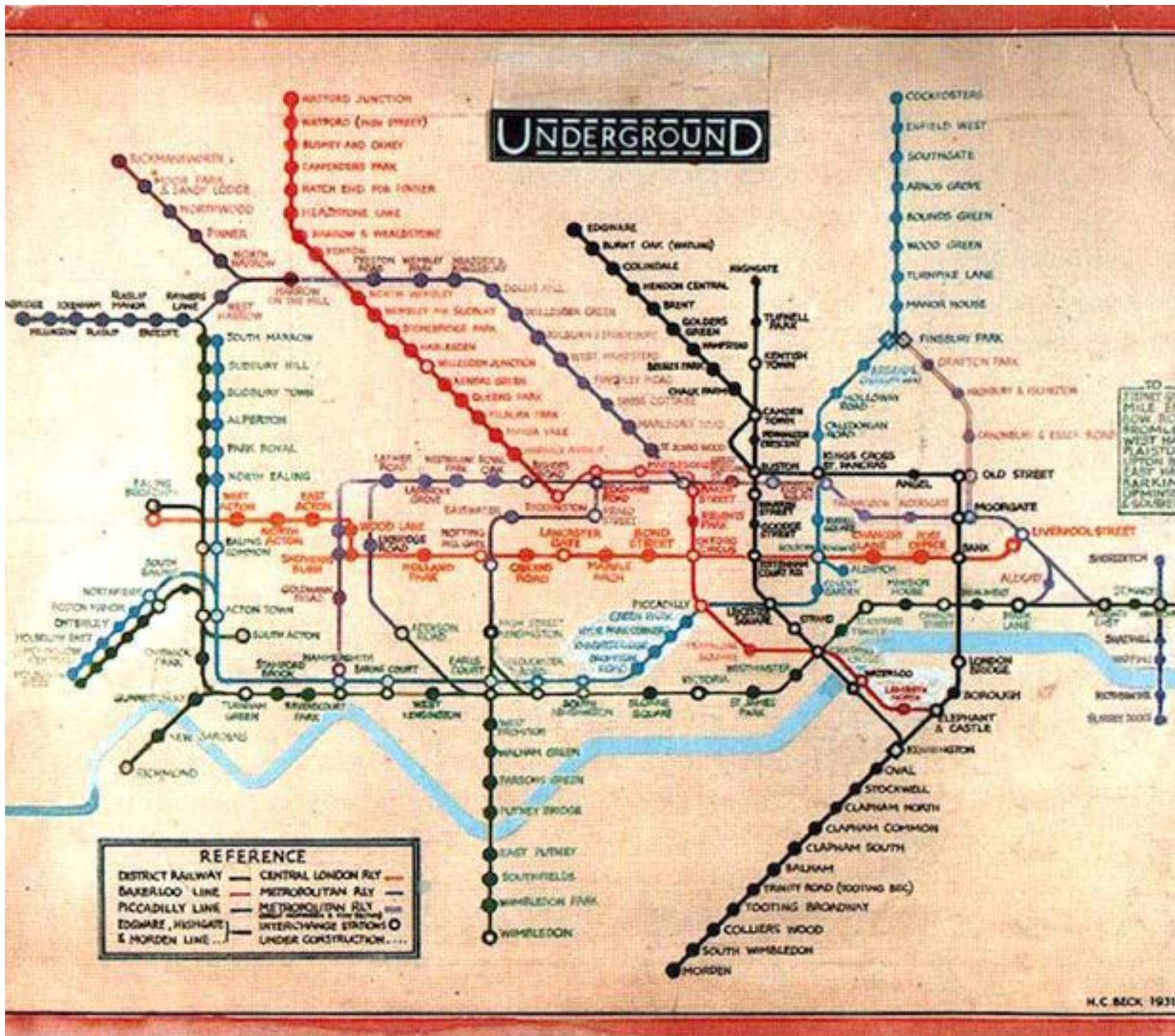
# Схема

1908 год был знаменателен не только внедрением “яблочка”, но и созданием единой карты для всех существующих линий метро. До этого момента для каждой линии существовала отдельная брошюра. В версии 1908 года каждая линия сохраняла свои реальные изгибы, станции были отмечены в соответствии с их географическим положением, а на фоне отображалась полупрозрачная карта лондонской поверхности.

# Схема

На ранней карте сложно было опознать места пересечения линий и сама ее структура могла легко запутать любого пассажира. К концу 20-х эту проблему удалось частично решить, изобразив карту на светлом фоне, но чем больше разрасталась подземка, тем больше ее линии становились похожи на гигантскую водоросль, теряя удобоваримый вид.



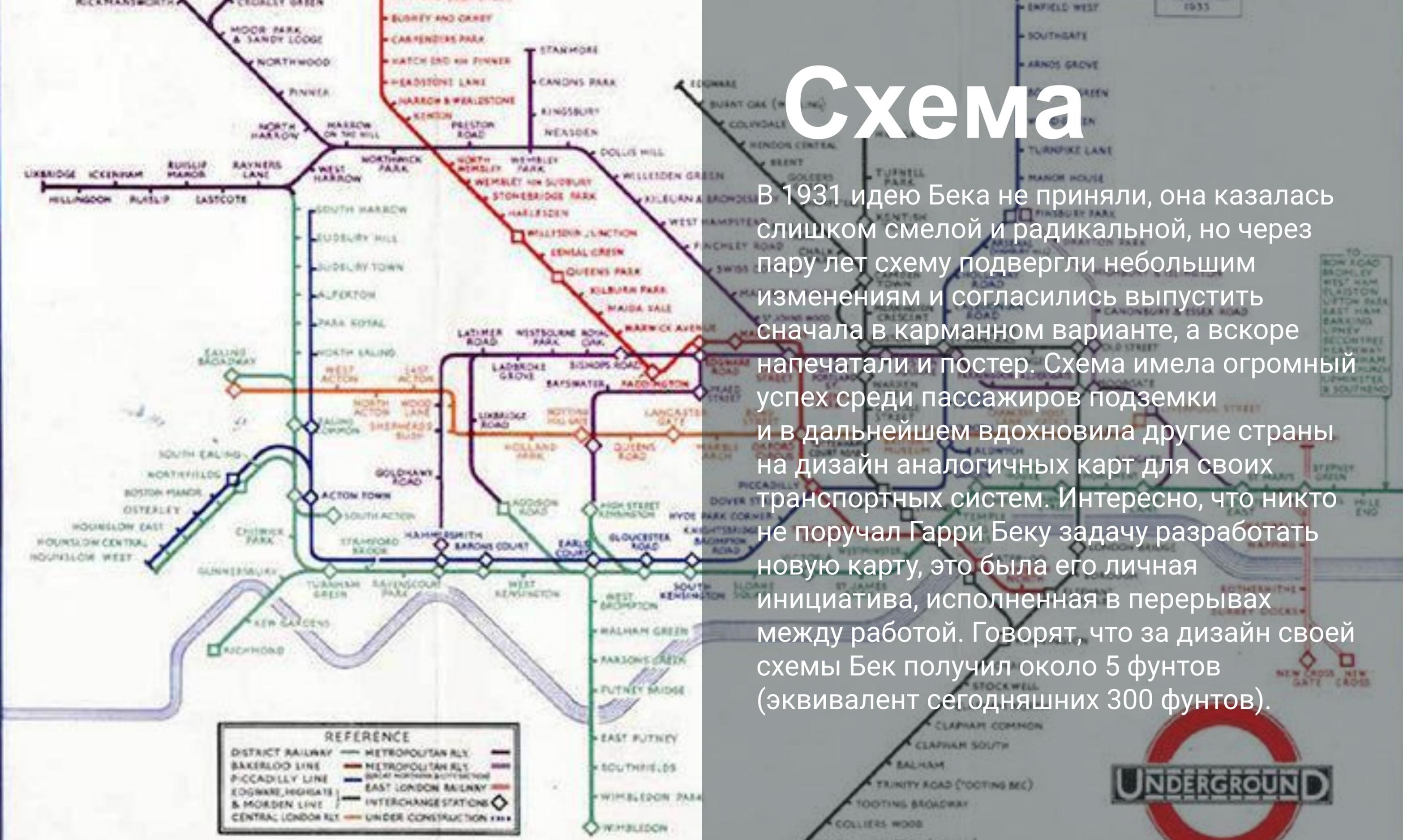


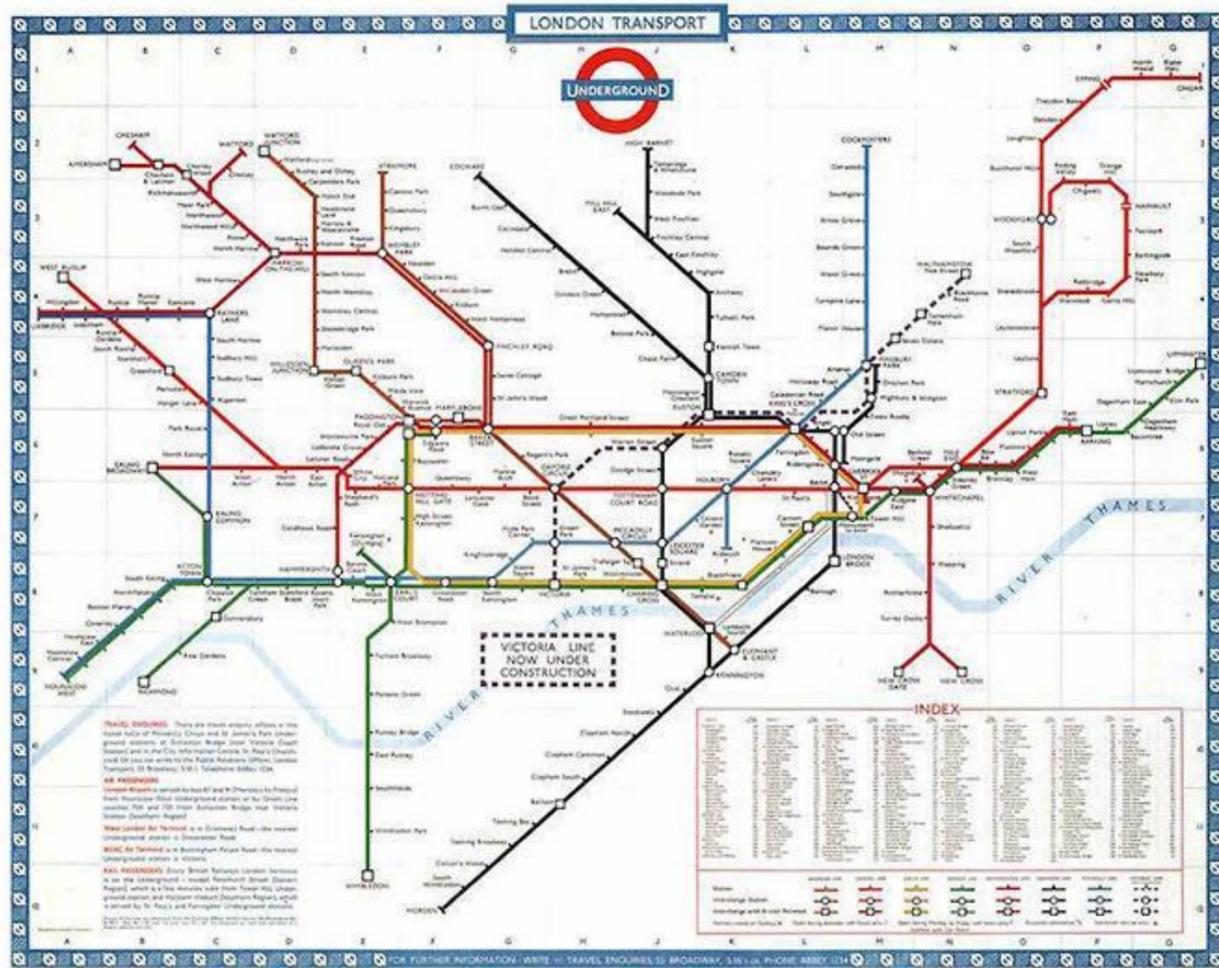
# Схема

Куда более изящное решение воплотил в 1931 году технический конструктор Гарри Бек. Он создал схематичное изображение линий, расположенных горизонтально, вертикально и под углом в 45 градусов, изменил масштаб карты и расположил станции на равном расстоянии друг от друга. Новая карта была похожа на электрическую схему, скрещенную с полотнами Мондриана, и визуально приближала окраины к центру Лондона.

# Схема

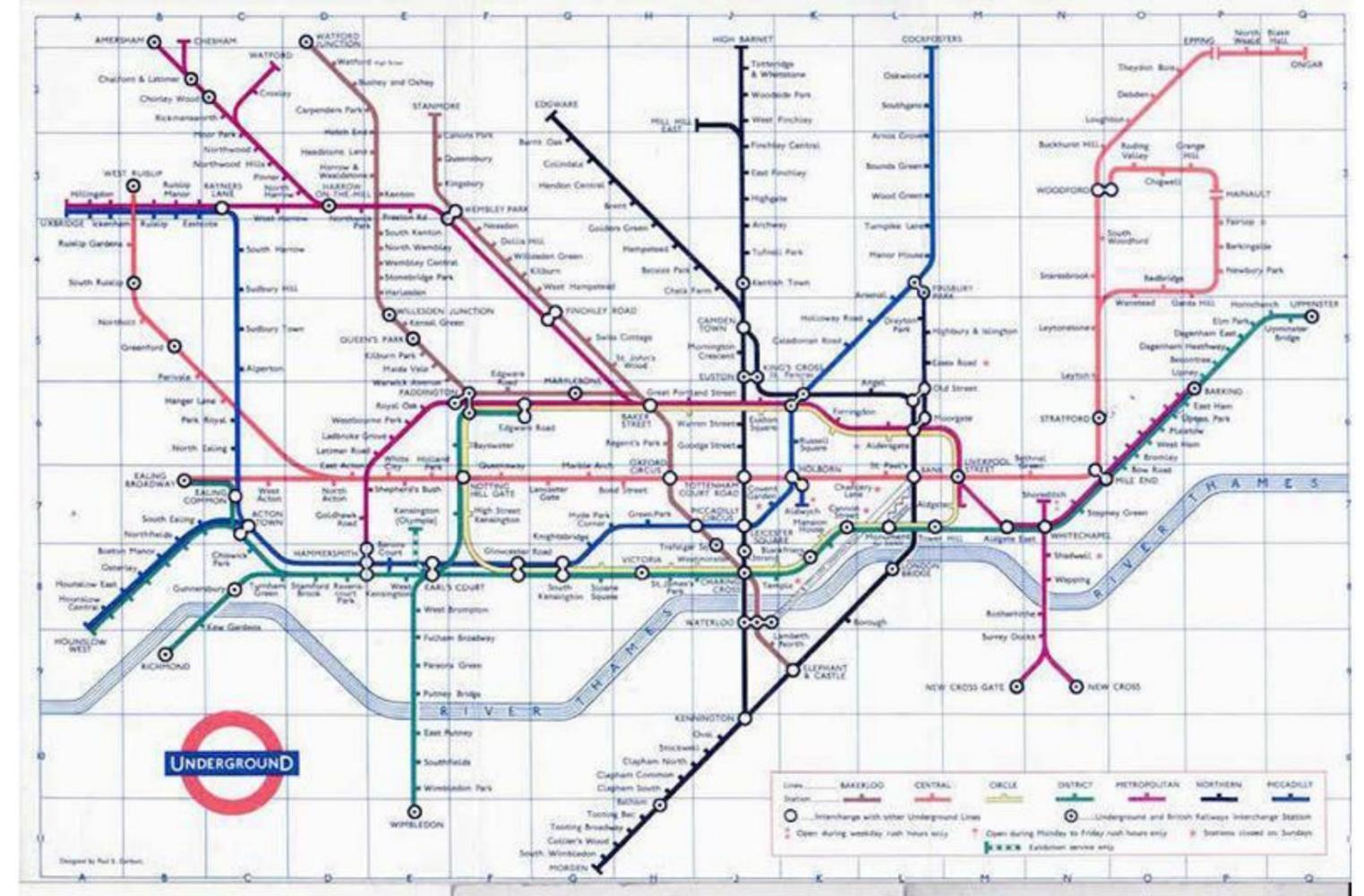
В 1931 идею Бека не приняли, она казалась слишком смелой и радикальной, но через пару лет схему подвергли небольшим изменениям и согласились выпустить сначала в карманном варианте, а вскоре напечатали и постер. Схема имела огромный успех среди пассажиров подземки и в дальнейшем вдохновила другие страны на дизайн аналогичных карт для своих транспортных систем. Интересно, что никто не поручал Гарри Беку задачу разработать новую карту, это была его личная инициатива, исполненная в перерывах между работой. Говорят, что за дизайн своей схемы Бек получил около 5 фунтов (эквивалент сегодняшних 300 фунтов).





# Схема

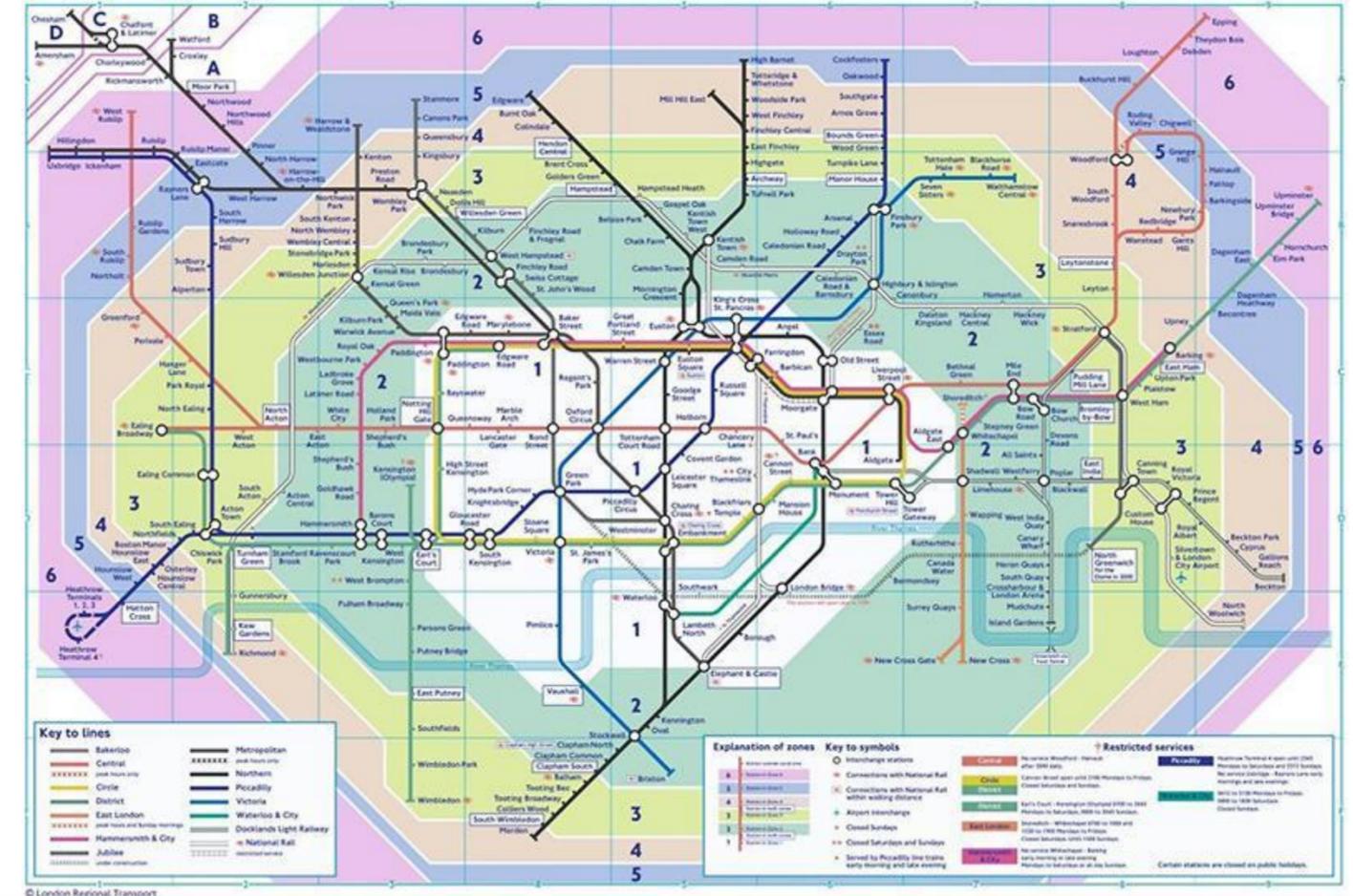
Бек продолжал работать с подземкой на протяжении двух десятков лет, внося в схему новую информацию и незначительные правки. В 1959 году Гарольд Хатчисон, тот самый человек, которому удалось удачно адаптировать логотип метро с учетом современных тенденций и практических нужд, допустил менее предусмотрительный шаг.



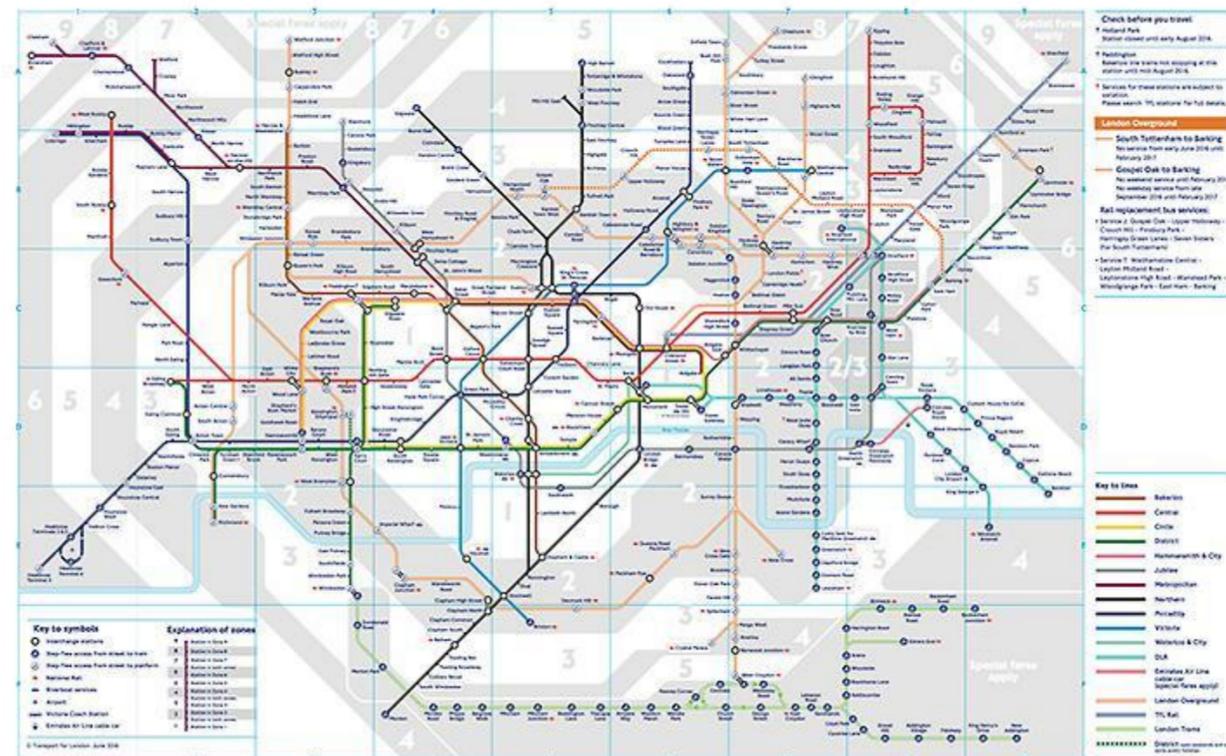
Он создал собственный дизайн схемы, совмещающий в себе «бековскую» эстетику и большую географическую точность, не обсудив предварительно дизайн с Бекем. Гарри Бек вступил в длительный конфликт с компанией, что в конце концов привело к его уходу. При этом схеме Хатчинсона не удалось завоевать широкой любви и уже в 1962 Пол Гарбутт был назначен доработать карту. Схема вновь обрела «бековский» стиль, а кольцевая линия обзавелась узнаваемой формой бутылки.

# Схема

Дальнейшие серьезные перемены наступят в конце 90-х, когда на фоне карты появятся цветные тарифные зоны. В двухтысячных зоны станут серыми, но общее впечатление перегруженности схемы заставляет сегодняшних жителей Лондона поднимать вопрос о том, не пора ли отойти от «бековского» наследия и начать все заново.



Tube map



Горожане указывают на тот факт, что созданная 85 лет назад схема Бека не нашла достойного воплощения в современное время, когда метро ощутимо разрослось и продолжает активно меняться.

# UNDERGROUND



TOO MUCH OF A GOOD THING  
EVERY VARIETY OF  
PLEASURE RESORT.

PARKS & PLAYGROUNDS  
RIVER-SIDE  
COUNTRY-SIDE  
SEASIDE  
PALACES & GARDENS.

# UNDERGROUND

ECLIPSE OF THE SUN  
WEDNESDAY, 17th APRIL.  
MID TIME 12.10 p.m.

NEAREST STATION.

Primrose Hill	—	Chalk Farm
Parliament Hill	—	Kentish Town
Harrow Hill	—	South Harrow
Horsenden Hill	—	Sudbury Town
Richmond Hill	—	Richmond
Wimbledon Hill	—	Wimbledon

NOTHING CAN CAST A SHADOW  
OVER THE UNDERGROUND

MR. PENNYFARE  
CAME BACK  
JANUARY 1925



STILL  
AT YOUR  
SERVICE

GOOD FOR  
A MILE

# Плакаты

# Плакаты

Еще одной формой графического дизайна, оказавшего немалое влияние на лондонскую подземку, стали графические плакаты. Их история началась примерно в то же время, что и история логотипа и схемы метро, с Френка Пика. Не имея художественного образования, Пик обладал огромной страстью к искусству и дизайну. Отвечая за паблисити, он в том числе был ответственен за размещение рекламных и информационных плакатов. Пик лично отбирал художников и утверждал дизайн.

- KEEPS LONDON GOING



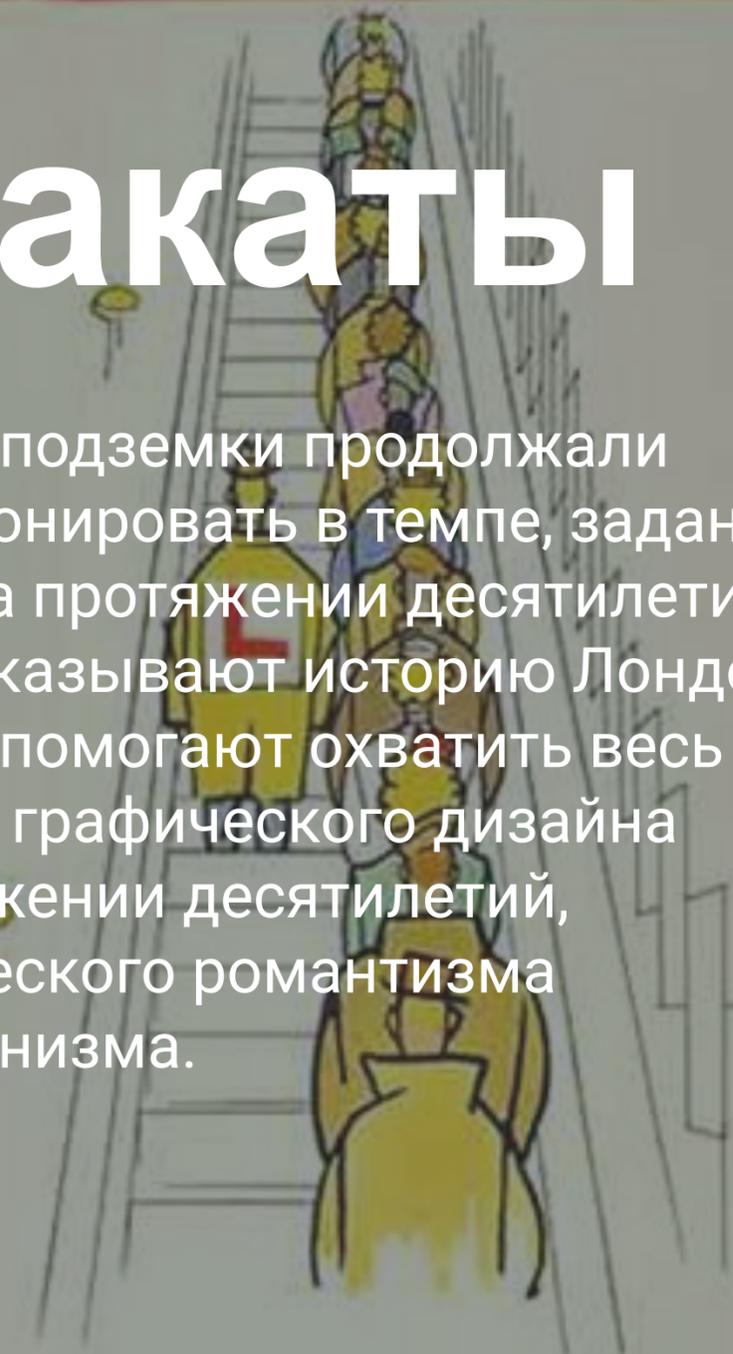


INSIDE ITS BRIGHT  
OUTSIDE ITS DARK  
STOP AND LET YOUR  
EYES GET USED TO IT



# Плакаты

Плакаты подземки продолжали эволюционировать в темпе, заданном Пиком, на протяжении десятилетий. Они рассказывают историю Лондона и заодно помогают охватить весь путь развития графического дизайна на протяжении десятилетий, от лирического романтизма до модернизма.



PLEASE STAND ON THE RIGHT  
OF THE ESCALATOR





# Плакаты

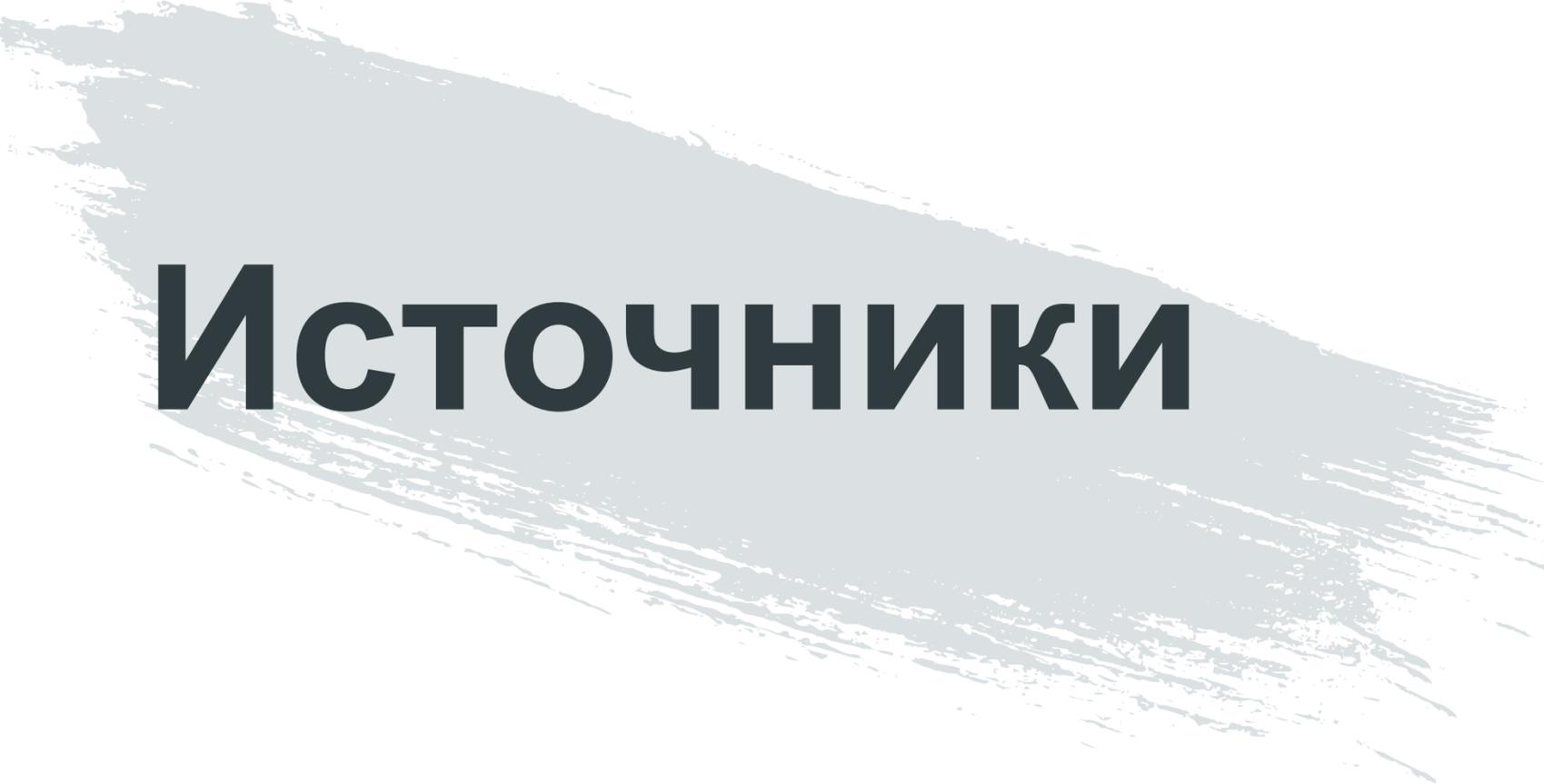
Изначально созданные, чтобы отличить транспортную сеть от частных организаций, ключевые элементы дизайна лондонской подземки спустя много лет стали неотъемлемой частью образа Лондона и распространили свое влияние далеко за пределы Англии.

# Плакаты

Благодаря позитивному вкладу таких людей, как Фрэнк Пик, Эдвард Джонстон, Гарольд Хатчинсон и Гарри Бек, визуальная среда лондонского метро, начиная с первых десятилетий своего существования, стала достойным международным примером дизайн-ответственности и задала уровень, на который стал равняться весь мир.

Анна Лаур





# ИСТОЧНИКИ

- 1 <https://design-mate.ru/read/mega-polis/graphic-design-london-underground>
- 2 <https://ux.pub/tipografika-v-metro-puteshestvie-po-miru/>
- 3 <https://stroyjournal.livejournal.com/284618.html>
- 4 <https://undergroundexpert.info/metropoliteny-mira-i-rf/metro-mira/londonskoe-metro/>
- 5 <http://proezdmetro.ru/247.html>



**Спасибо за  
внимание**