

Underground: London

GRAFIKAI UTAZÁS A METRÓK VILÁGÁBAN [2]

Maczó Péter

Az előző részben, még tavaly, a budapesti kisföldalattiról ejtettünk pár szót. Am sorozatunk klasszikus állomása London...

A földalatti közlekedésben – szinte mindegy – laikus turistáról, vagy éppen profi grafikusról van szó, London egy etalon. És nemcsak nekünk. Úgy értem, nem csupán a honi, info- vagy tervezőgrafikus számára példakép, hanem az, szinte az egész világnak. A földalatti vasutak történetének kezdete Londonhoz kötődik. 1863-ban előbb gőzhajtású, majd 1890-től elektromos motorvonatok közlekedtek. Az angol földalatti sajátos arculata, a cég tudatos, információs kiépítettsége Frank Pick nevéhez kapcsol-

ható, aki a reklám és promóciós tevékenységet is vállalta, az első plakát: *Underground is Anywhere!* szlogennel látott napvilágot. A londoni metró a puritán egyszerűség szimbóluma. Formavilága, színhasználata mintaként szolgált más-más információs rendszerek kialakulásánál is. Az Underground Museum a kezdetektől dokumentálja a változásokat. Az 1920-as évektől a metróállomások arculata Charles Holden metróépítészeti tevékenységéhez kötődik, a kor jeles kereskedelmi építészetét példázzák... Ami azonban a szakemberek és az átlag turista szemszögéből nézve a legismertebb, és témánkban is a legfontosabb, az a londoni földalatti meghatározó grafikai arculata. Vivő



jele, az embléma 1908-ra datálható. Eredetileg a General Bus Co. logója volt, amely a szárnyai alá vette a metró. Több változat után, 1919-re alakult ki a vörös körben áthúzó egyenes kék vonal, amelyet Edward Johnston (1872–1944) mint e kommunikációs munka vezető designere készített. Pick 1913-ban találkozott vele, akkor bízta meg a tervezői feladatokkal. Betűtípusa az Underground számára készített világos metészű New Johnston groteszk

Eric Gillnek is etalonként szolgált 1920-ban tervezett szép groteszk betűtípusához. Johnston egyébként a Central School of Arts & Craft tanára volt. Gill öccse is nála tanult kalligráfiát. Később tanára lányát vette el feleségül. A betűtípus konzekvens alkalmazása, rövid kitérőkkel, ma is meghatározó eleme az arculatnak. Másik példamutató, és a design stratégiákban az egyszerű és funkcionális együttes alkal-

mazására nagyszerű mintaként szolgáló eleme a londoni metrónak a híres metromap. Tervezője Henry C. Beck (1903–1974) tagadhatatlanul Mondriannak, a De Stijl csoport művészenek stílusára emlékeztető módon komponálta meg vízszintes, függőleges és 45 fokban absztrahált útvonalhálózati rajzát, amely különféle kisebb változtatásokkal a világ majd minden közúti, tömegközlekedési térképében felismerhető.



A fotón E. Johnston látható 1902-ben, néhány nappal karácsony előtt, Higgins nevű macskájával. Alább a nagy- és kisbetűk Victoria & Albert Múzeumban kiállított, 1 inch méretű eredeti tervrajza 1916-ból, kiegészítő jegyzeteivel.



ODBEFH IJKLMN
PQRSTVWCG
QU WA & YXZJ

obdcepqqug as
aahijklmnrsek
t v w x y z g g
1234567890
quppqjyg

A Johnston által „Essential Forms”-nak nevezett betűváz, amelyre a tervezés során a betűk karaktereit építette.

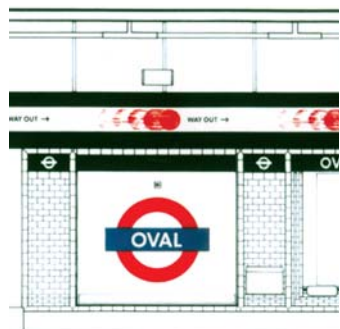
Beck a londoni nyomdászati iskolán tanult rajzot és tipográfiát. Huszonhét éven át dolgozott a londoni metróterképeken. Munkáját folyamatosan csiszolgatta. Egyedi, szellemi teljesítménye a diagramok széleskörű elterjedéséhez vezetett. 1974-ben, 71 éves korában hunyt el.

Az arculat három definiált rétege a cégarculat, a vonal, vagy csúnya szóval a viszonylat arculata és az egyes állomások arca. Míg az előbbi általános, addig a vonal egy alapvető színkóddal definiált. A megállók pedig a környék tipikus építészeti elemeire, jellegzetességeire, történelmi,



Íme egy 1946-ban készített elegánsabb térképváltozat: Beck az átszállási pontokat itt fehér vonalakkal kötötte át.

Az állomások egyedi arculatára példa ez a közeli, híres cricket-stadionra utaló modern díszítés.



A Metropolitan Railway térképe 1882-ből, amely a kor szokásos stílusában oldotta meg feladatát: a város utcahálózatára vezette rá a vonalakat. Az 1908-as változaton az utcák látványa elhalványult, jelzésértékűvé vált. Beck térképének diagramjai felülírják a város topológiáját. Metróterképe turista látványossággá lett.

Egyik gyenge változata (balra) ez a vastag vonalak közé ékelt, rombuszokba átfűrt viszonylataival, átszállási jelzéseivel készült lap – nem Beck elképzeléseit tükrözi. Ő 1930-tól már a színek tudatos használatát vezette be. 1950-től gridet alkalmazott. 1960-ban pedig – minden különösebb ok nélkül – kapcsolata megszűnt az Undergrounddal.



Tottenham Court a hagyományos és a modern keveréke. A Marble Arch művészi részletekkel díszített paneljai Annabel Grey munkái. A Charing Cross a modernizációs törekvések zászlóshajója volt az 1980-as években. A térbe forduló logó krómáccsal anyagával már a 21. századot idézi: Waterloo.

A Tube map egy gyűjtő, nemcsak a metró térképét, a közlekedés egyéb viszonylatait is megmutatja. A metró és a tömegközlekedés jegyein az aktuális információk jól olvashatóak. Már a mai információs technikának megfelelően a jegyváltó automata tölti ki. (jobbra, lent)

esetleg várostörténeti színpontjaira utaló jeleket is bemutathatnak. A londoni metró 13 vonalból áll. Az egyes állomások stílusa erősen különböző: ismert tájékoztató pontokhoz kínálnak vizuális kapaszkodókat és információt a felszíni közlekedéshez.

A Pick által fontosnak tartott ideák, a metróhoz kapcsolódó filozófia tovább élt. Az Underground Transport következetes marketingstratégiája a nagyváros aktív, szerves részének tekinti a metró. Az utazás jó színvonalának megőrzését szolgálja tiszta, vizuális kultúrája, amely a stílusok változásai közepette is minőségi szolgáltatást jelent. Ezek a képek a londoni metró mai ephemerái. Jegyek és gyűjtőtokok a városi közlekedés térképeivel. Hagományos információk mellett hirdetési felületként is szolgálnak.

