

Typoaktywiści, którzy wzięli udział w projekcie:

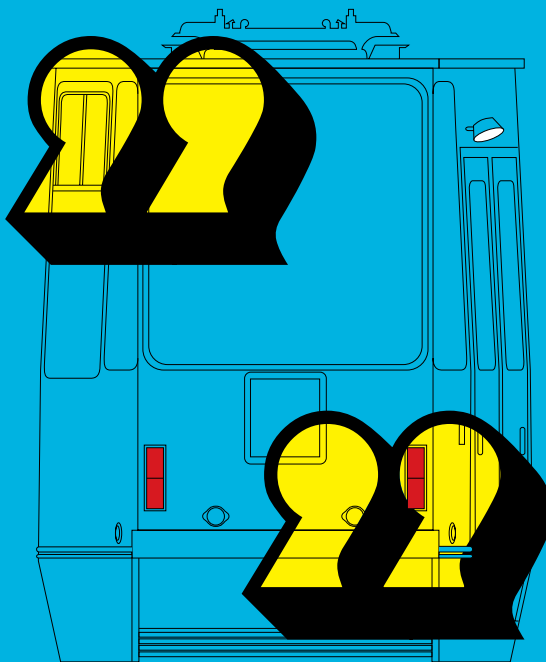
Stanisław Błądźniak
Dominika Buck
Sławek Czajkowski
Jacek Dziubiński
Julita Gielzak
Krzysztof Grudziński
Justyna Janowska
Iwona Jarosz
Joanna Kiereś
Maciej Kodzis
Małgorzata Korczak
Angelika Kotlicka
Adam Kowalski
Magdalena Kubica
Damian Langosz
Michał Leonczuk
Maciej Lizak
Katarzyna Mackiewicz
Maria Narewska
Aleksandra Ostapów
Paweł Pawlak
Wojciech Piotrowski
Marcin Pławnicki
Karolina Pospischil
Dawid Rychtyk
Agnieszka Sierzputowska
Olaf Schindler
Piotr Słaby
Jakub Stępień
Izabela Strońska
Maciej Turedzky
Jan Walawender
Karolina Zajączkowska
Kalina Zatorska

ISBN 978-83-63505-15-8

Typoaktywista

to aktywna jednostka, członek nieformalnego ruchu społecznego, który poprzez działania grupowe dąży do dokonania realnej zmiany w obszarach kultury wizualnej. Członkowie typoaktywizmu skupieni są przede wszystkim na płaszczyznach łączących obraz przestrzeni publicznej z szeroko pojętą typografią. Ich celem jest budowanie nowych lub podkreślanie już istniejących fenomenów kultury wizualnej. Poprzez krytykę opartą na wiedzy ruch ten nierzadko może blokować złe decyzje władz, urzędników, decydentów.

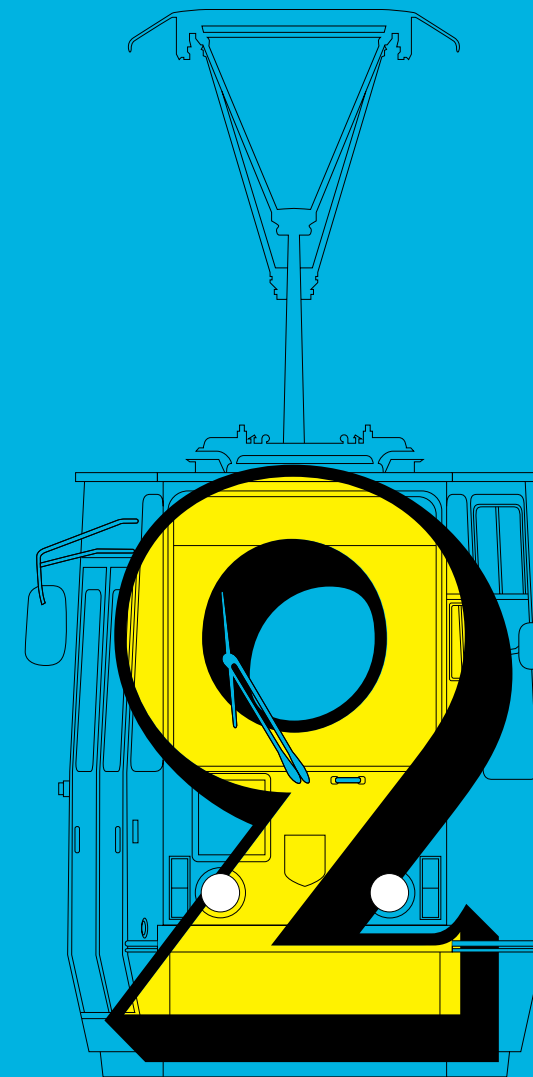
Sam termin nawiązuje do znanych pojęć, takich jak *design activism*, *peace activism* lub *infoactivism*, których znaczenie zawiera się w oddolnie organizujących się grupach działaczy, w tym przypadku ludzi podnoszących świadomość i sposób postrzegania przestrzeni publicznej jako dobra wspólnego i specyficznego niematerialnego dziedzictwa. Książka ta opisuje typoaktywizm, który staje się nowym narzędziem aktywnego działania.



Typoaktywizm - przewodnik
Wrocławskie cyfry taborowe

2013

**Typoaktywizm - przewodnik
Wrocławskie cyfry taborowe**



Autorzy:

Michał Grzegorzek

Absolwent Filologii Polskiej Uniwersytetu Wrocławskiego. Animator, aktywista, producent wydarzeń artystycznych. Współautor koncepcji Sekretnego Kina. Redaktor magazynu *Biuro*. Na stałe związany z galerią Dizajn - BWA Wrocław. W 2013 roku był kuratorem sceny artystycznej BASK oraz współautorem koncepcji BASK 2013. W 2011 roku był nominowany do Szczytu Kultury - nagrody przyznawanej przez portal G-Punkt dla najlepszego animatora kultury na Dolnym Śląsku.

Marian Misiak

Absolwent Socjologii na Uniwersytecie Warszawskim i Projektowania Krojów Pism na Wydziale Typografii i Komunikacji Wizualnej na Uniwersytecie w Reading (Wielka Brytania). Pracował w londyńskim Researchstudio Neville'a Brody, pełnił funkcję zastępcy dyrektora artystycznego projektu prasowego *Polska The Times*. Aktualnie jest freelancerem, zajmującym się projektowaniem krojów pism, projektowaniem graficznym i badaniem kultury wizualnej.

Katarzyna Roj

Absolwentka Filozofii i Historii Sztuki Uniwersytetu Wrocławskiego; kierowniczką galerii Dizajn - BWA Wrocław, kuratorką wystaw monograficznych projektantów, m.in. Fontarte (Magdalena i Artur Frankowscy), Hakobo (Jakub Stępień), Łukasza Palucha. Autorka programu edukacyjnego "Teraz Dizajn!" i kuratorka sceny artystycznej MFF T-Mobile Nowe Horyzonty.

Tomasz Sielicki

Ur. 20.12.1985 r. we Wrocławiu. Specjalista ds. Komunikacji Społecznej MPK Wrocław. Od wielu lat zajmuje się dziejami Wrocławia, a w szczególności historią transportu miejskiego. Owocem jego badań jest kilkanaście artykułów, publikacji i wystaw opisujących rozwój komunikacji publicznej miasta. W 2012 r. wraz z Muzeum Miejskim Wrocławia stworzył jubileuszową ekspozycję *Przez wrocławskich ulic sto...*, przedstawiającą 135 lat historii tramwajów we Wrocławiu. Wystawie towarzyszyła książka o tym samym tytule. W 2013 r. został powołany przez prezydenta Wrocławia do zabezpieczenia kolekcji zabytkowych wagonów tramwajowych oraz renowacji jednego z nich. W tym samym roku założył Biuro Badań nad Miastem.

ISBN 978-83-63505-15-8

Szablony

NAZWY
ULIC



TRZEBNICKA
MICKIEWICZA
PIASTOWKA
MAJA
SIENKIEWICZA
OLSZEWSKIEGO
KAZIMIERZA WŁK.
DW. GŁÓWNY
PL. DOMINIKANSKI
POMORSKA
PL. GRUNWALDZKI
m. GRIWALDZKI

WEGO
BMW
BMW
BMW



A black and white close-up photograph of the front of a white vehicle. The number "8068" is printed in large, bold, black digits on the white body panel. Above the number, a black windshield wiper is visible, with its arm extending across the top of the frame. Below the number, there are two circular lights and a rectangular light fixture. The background is out of focus, showing a road and some trees.

8068



2358







241

246

247

250

251

103

305

115

116

118

129

129

SOLTYSOWICE
246

CENTROSTAL
246

POŚWIĘCKA
247
OSRODEK ZDROWIA

250

251
DWORZEC AUTOBUSOWY

11111111111111111111
251
LITIEWSKA

103

103
PRACZNE MÓSTZ
103

305
KROMIERZ
115
KROMIERZ
WODNIK

115
115
PL. GRUNWALDZKI

115
115
KOSZAROWSKA

116
116
KOSZAROWSKA

116
116
KOSZAROWSKA

118
118
KOSZAROWSKA

118
118
KOSZAROWSKA

241
ZAJAZD I DO ZAJAZD.
UL. OBRONNICZA

246
246

247
247

250
250

251
251

251
LITIEWSKA

103

115
115
KROMIERZ

305
305
KROMIERZ

115
115
KROMIERZ

116
116
KROMIERZ

116
116
KROMIERZ

118
118
KROMIERZ

118
118
KROMIERZ







VOZKI
PO
REMONIE

No. 3625

Deposited for
repair
10/10/10

29

WARSZTAT

POPRAWEK LAKIERNICZYCH





2. DESIGN

- ① ŚWIĄTEŁO MIĘDZYLICZPOWY
- ② ŚWIĄTEŁO WYWIĄTYZNA
- ③ GG → GG / FAGE UP / GENIUM
- ④ BRAK "G" I MŚLENKA
- ⑤ SZARYFKI
- ⑥ GEOMETRYZACJA / MARK PE

HNOL-OSIA

23







2224







BRYGADZISTA
BRYGADY
PRZEGLĄDOWEJ
BRYGADA
AWARYJNA

MARINO

1

1

BISKUPIN • OLSZEWSKIEGO • WNIERBLESKIEGO
CUMIE • SKŁODOWSKIEJ • PL. GRUNWALDZKI • NOWOWIEJSKA
SŁOWIAŃSKA • DWORZEC NARODOWY • TRZEBNICKA
ZIMNODRZA • RASZYN

KRZYKI

2

2

BISKUPIN • OLSZEWSKIEGO • CUMIE • SKŁODOWSKIEJ
RONDÓ REAGANA • SZCZYTNIKA • MOST POKOJU
PLAC DOMINIKANSKI • KOLLETALA • PIŁSUDSKIEGO
POWSTANCÓW ŚLĄSKICH • KAZIŃ

BISKUPIN

4

4

OPORÓW • GRABISZYŃSKA • PL. LEGIONÓW • SADOWA
KAZIMIERZA WŁK. • PL. DOMINIKANSKI • PL. SPOŁECZNY
PL. GRUNWALDZKI • RONDÓ REAGANA • SKŁODOWSKIEJ CUMIE
WRÓBLEWSKIEGO • OLSZEWSKIEGO • BISKUPIN

LEŚNICA

10

10

PIŁDZTYCE
PL. JANA PAWŁA II • KAZIMIERZA WŁK. • PL. DOMINIKANSKI
WYSZYŃSKIEGO • SZCZYTNIKA • RONDÓ REAGANA
CUMIE • SKŁODOWSKIEJ • WRÓBLEWSKIEGO
BISKUPIN

KLECINA

17

17

SEPOLNO • MICKIEWICZA • PADEREWSKIEGO • RÓŻYŃKIEGO
SEKWICZA • PL. BEMA • ŚW. KATARZYNY • PL. DOMINIKANSKI
SKARGI • TEATRALNA • PL. TEATRALNY • ŚWIDNICKA
POWSTANCÓW ŚL. • KARKONOSKA • PRZYJAZNI • KLECINA

WR. PARK PRZEMYSŁOWY

23

23

WRÓBLEWSKIEGO • ROBOTNICZA • LEŚNICKA • PL. JANA PAWŁA II
JAGIELI • DROBNERA • PL. BEMA • PONIATOWSKIEGO
JEDNOSTKI NARODOWEJ • KROMERA • JEDNOSTKI NARODOWEJ
PONIATOWSKIEGO • PL. BEMA • DROBNERA • NOWY ŚWIAT
PL. JANA PAWŁA II • LEŚNICKA • ROBOTNICZA • WRÓBLEWSKIEGO

LEŚNICA

PRZEZ STADION WROCŁAW

T₂

T₂

GABRZO DOMINIKANSKI • KAZIMIERZA WŁK. • PL. JANA PAWŁA II • LEŚNICKA
LOTNICA • KOSMONAUTÓW • LEŚNICKA

AMORS

m. M



2





13

12

11

„OBŁÓŻ MIŁO NA PRZYSTANKU...”

DZIARY & KASZETY / MAGROBKI

CYFRY TABORU W

PIMP WERSJA / GOLD
 RESZTAMIN
 1 KOSKIZ 4 CFR
 ZAJĘCZKA W KSIĄŻKACH Z
 KUBKI Z INNY WIDOKAMI NUMERAM
 ZNAK PRZYSTANKU Z CYFR

URBAN (GRS) / GRA MIEJSKA
 OZNAK. AUTOMATÓW
 OZNAKOWANIE WILII
 BRONIA O CYFRACH
 NOWA WERSJA NA BILTY
 ETYKIETA NA PIWO
 AKCJA/GRA TRANSPORTOWA
 NUMERATOR NA BILTY

MIKRO CYFRKI
 GADGETY PROMOCYJNE
 CYFRY NA CASH AUTOB. & TRAMWAJ

OBIGAS
 LIZAKI
 ELEMENT ŁANKI
 TAPISZCIE/STOJAK NA ROWERY
 NA STR. INTERNETOWEJ
 ZAJĘCZKA - OZNAKOWANIE
 OZNAKOWANIE STRZ
 DO TRZYMANIA/UCHWYT W TRAMWAJU
 OZNAKOWANIE WIAŁ & PRZYSTANKÓW

PRZYPIANKI
 MALOWANKA
 GADGETY DLA DZIECI
 KSIĄŻKOWKA MASKOTKA
 DLA PRZOD-SZKANÓW
 MEMORY
 GRA EDUKACYJNA PIERZANKI
 WENIATRZ
 SZABLON/ INSTRUKCJA PRZYKLEJANIA
 ELEMENT KSIĄŻKI

UNIWERSALNY PATERN

LIMITOWANE SERIE DLA MIĘDZYNARODOWYCH TRANSPORTU

ELEMENT STROJU MOTOCYKLISTY
 PODSZEWKA
 OZNACZENIA/ MOTEK
 OZNACZENIA KANARÓW
 ZNAK TRANSPORTU

WYK. WOLNYCH NOŚNIKÓW/BILBOARDÓW





Kontekst

Seria spotkań w galerii Dizajn – BWA Wrocław, zainicjowana w ramach *Noworocznych postanowień*, dała niecodzienną możliwość zbadania historii cyfr wykorzystywanych w numeracji tramwajów i autobusów transportu miejskiego. Zgromadzony materiał wyjściowy poddaliśmy dygitalizacji, poprawiając mankamenty, które wynikały ze zmieniających się technologii ich powielania. Działania te – wykonywane *pro publico bono*, angażujące wrocławską galerię, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji oraz typografów – miały charakter bezprecedensowy we Wrocławiu.

Niniejsza publikacja jest zbiorem tego, co udało się nam wspólnie wypracować w ciągu ostatnich miesięcy. Spostrzeżenia, wnioski i doświadczenia uczestników serii warsztatów typograficznych zostały przedstawione w taki sposób, aby mogły posłużyć jako wskazówka w oddolnych działaniach i badaniach zogniskowanych wokół wizualnej sfery przestrzeni publicznej.

Książka ta jest także dokumentacją materiałów będących z jednej strony zestawem elementów wizualnych budujących unikatowość, specyfikę i historię konkretnego miejsca (w tym przypadku Wrocławia). Z drugiej strony to swoiste archiwum, które poddaje historycznej analizie typograficznej charakter badanych form literackich: cyfr wykorzystywanych przez komunikację zbiorową na przestrzeni lat. Mamy nadzieję, że udało się nam rozwinąć wrażliwość wizualną uczestników projektu, przekazać wiedzę na temat typogra-

fii, włączyć ich do dyskusji nad kształtem przestrzeni publicznej. Cieszymy się również, że zaangażowanie wielu osób zostało docenione przez MPK we Wrocławiu, czego dowodem są trwające obecnie prace nad wdrożeniem udoskonalonego systemu cyfr.

► Noworoczne postanowienia

to cykliczny projekt realizowany w galerii Dizajn – BWA Wrocław na początku każdego roku kalendarzowego. W otwartej pracowni zaangażowanej w przestrzeni galerii odbywają się warsztaty, wykłady, spotkania i działania twórcze, eksplorujące nowe kierunki i perspektywy dla wybranej dyscypliny dizajnu.

W 2013 roku tematem działań było projektowanie graficzne i jego etyczny wymiar. Istotny element programu stanowiły warsztaty prowadzone przez Mariana Misiaka pt.

Praktyki detektywistyczne w badaniach kultury wizualnej. Warsztaty poszukiwania wiedzy i przetwarzania informacji o elementach krajobrazu miejskiego. Wydarzenie to rozpoczęło kilkumiesięczną akcję, której efektem jest niniejsza publikacja.

Identyfikację wizualną *Noworocznych postanowień* zaprojektował Jakub Stępień (Hakobo). Skrzydło w literze N odwołuje się do teorii Czarnego Łabędzia, opisującej zaskakujące wydarzenia, których moc oddziaływania zmienia dotychczasową percepcję czy też sposób organizacji otaczającej rzeczywistości.

Kim jest typoaktywista?

Typoaktywista to aktywna jednostka, członek nieformalnego ruchu społecznego, który poprzez działania grupowe dąży do dokonania realnej zmiany w obszarach kultury wizualnej. Członkowie typoaktywizmu skupieni są przede wszystkim na płaszczyznach łączących obraz przestrzeni publicznej z szeroko pojętą typografią. Ich celem jest budowanie nowych lub podkreślanie już istniejących fenomenów kultury wizualnej. Poprzez krytykę opartą na wiedzy ruch ten nierzadko może blokować złe decyzje władz, urzędników, decydentów.

Sam termin nawiązuje do znanych pojęć, takich jak *design activism*, *peace activism* lub *info activism*, których znaczenie zawiera się w oddolnie organizujących się grupach działaczy – w tym przypadku ludzi podnoszących świadomość i sposób postrzegania przestrzeni publicznej jako dobra wspólnego i specyficznego niematerialnego dziedzictwa. Książka ta opisuje typoaktywizm, który staje się nowym narzędziem aktywnego działania.

► *Design activism* to pojęcie, które coraz częściej pojawia się w obecnym dyskursie dizajnu (por. A. Faud-Luke, *Design Activism: Beautiful Strangeness For Sustainable World*, 2009; *Activism And Social Change*, Barcelona 2011, materiały konferencyjne History Society Annual Conference opublikowane na stronie www.historyadeldisseny.org; N. Scalin, M. Taute, *The Design Activist's Handbook: How to Change the World (Or at Least Your Part of It) with Socially Conscious*, 2012.

Odnosi się do ruchu z pogranicza działań społecznych, politycznych i środowiskowych, angażujących narzędzia projektowania. Ich zainteresowania są mocno zdystansowane wobec obiegu komercyjnego – kwestionują konsumpcyjne nachylenie dizajnu, presję masowej produkcji. Zjawisko to nie jest związane z konkretną dyscypliną projektowania; opiera się na wspólnej pracy, potrzebie znalezienia nowej metodologii dizajnu, bogatej pracy badawczej (która pełni tu zarazem rolę narzędzia perswazji, jak również jest celem samym w sobie), interdyscyplinarnych rozwiązaniach i działalności synergicznej. Celem nadrzędnym dla *design activism* jest promowanie pozytywnych zmian społecznych, których podstawy oparte są na rzetelnej i kolektywnej pracy. Aktywność ta ma charakter globalny, ale służy rozwiązaniom systemowym dla wybranych, lokalnych problemów.

Czym może być inicjatywa typoaktywistyczna?

Inicjatywa typoaktywizmu dąży do realnej zmiany w przestrzeni publicznej, odnosząc się (lub korzystając bezpośrednio) do istniejącego liternictwa, typografii i elementów będących formami zapisu, znajdujących się w warstwach wizualnych miasta. Zmiana natomiast jest możliwa dzięki reinterpretacji analizowanego materiału i ponownego jego przetworzenia – najczęściej przy pomocy dygitalnych narzędzi graficznych.

Przykładem takiej inicjatywy jest prezentowany w tej publikacji cykl warsztatów typograficznych. Celem badań cyfr na wrocławskich tramwajach i autobusach była ich zmiana, swoista „naprawa”, a w konsekwencji doprowadzenie do

wdrożenia odświeżonego wyglądu numerów, zniekształconego przez zmieniające się technologie transferu. Niezwykle interesujące jest to, że podążając tropem cyfr istniejących niemal od powstania komunikacji miejskiej, musieliśmy także podjąć wędrowkę po różnych momentach i etapach rozwoju wielokulturowej historii miasta. Sama inicjatywa, gromadząc kilkadziesiąt uczestników, zyskała również wymiar alternatywnego narzędzia edukacji wizualnej (nie tylko typograficznej) - otwierając całe spektrum poszukiwań: działań badawczych, wycieczek do zajezdni tramwajowych i autobusowych, kwerendy w lokalnych archiwach.

Inicjatywy typograficzne nie mają szablonu czy sztywnego schematu metodologicznego. Jak większość inicjatyw społecznych, mogą być akcją oddolną lub inicjowaną przez instytucje.

Typoaktywizm - instrukcja

Opis działania przyjmuje formę instrukcji. Przedstawia jednak tylko jedną z możliwych dróg przeprowadzenia typoaktywistycznej inicjatywy. Kolejne podpunkty należy traktować raczej jako podstawowe składowe strategii, ale nie każda inicjatywa musi zawierać wszystkie jej części. Sugerowana kolejność nie jest jedynym rozwiązaniem. Jak można zacząć?

1. Znajdź temat

Głównym celem typoaktywizmu jest wykorzystanie elementu typograficznego znajdującego się w przestrzeni publicznej i poddanie go redefinicji, transformacji lub wykorzystania go w innym kontekście tak, aby podkreślić charakter lokalny i specyfikę danej lokalizacji. Dlatego poszukując tematu do zorganizowania tego typu przedsięwzięcia, istotny jest wybór takiego obiektu, który w możliwie dużym stopniu związany jest z konkretnym miejscem lub ma szczególne znaczenie dla społeczności, w której występuje. W przypadku naszej inicjatywy wybraliśmy cyfry znajdujące się na burtach tramwajów i autobusów. Nietypowa i intrygująca forma cyfry „2” była czynnikiem stymulującym.

► Czytaj tekst źródłowy Tomasza Sielickiego, *Wygląd wrocławskich tramwajów - barwy, oznaczenia, symbolika*, strona 76.

Wachlarz podobnych miejskich tematów typograficznych, stanowiących materiał do działań typoaktywistycznych, jest

olbrzymi. Źródłami takich wzorów mogą być między innymi wszelkiego rodzaju szyldy i tablice informacyjne (zwłaszcza wykonane ręcznie lub posiadające zaskakujące, nietypowe elementy), neony, witryny sklepowe, liternictwo na środkach komunikacji miejskiej, inskrypcje i napisy na budynkach, odręczne pismo handlu ulicznego, liternicze logo starych produktów i marek pochodzących z okolicznego przemysłu i rzemiosła, jak również stare lokalne druki ulotne i okolicznościowe - afisze, ulotki, plakaty.

Paradoksem jest, że w poszukiwaniu pustostanów i budynków opuszczonych, nadających się do skłotingu, najlepiej sprawdzają się osoby przyjezdne, niezaznajomione z konkretną przestrzenią miejską. Dzieje się tak prawdopodobnie dlatego, że pozycja obserwatora pozbawionego kontekstu i przyzwyczajenia do konkretnej ciągłości urbanistycznej ułatwia wychwycenie tego rodzaju obiektów. Wykorzystanie osób niezwiązanych z miejscem oraz takich, które posiadają opisywany filtr, może być również dobrym pomysłem w poszukiwaniu typograficznych detali charakterystycznych dla danej przestrzeni lub społeczności.

► Typoaktywizm w Polsce - przykłady

Aby bardziej przybliżyć ideę typoaktywizmu, warto w skrócie opisać podobne inicjatywy. *Typograficzny research Katowic* (2013) był cyklem spotkań dających możliwość zebrania dokumentacji fotograficznej przejawów literniczych w przestrzeni miasta i zaprojektowania między innymi na ich podstawie krojów pisma, mających nawiązywać do specyfiki okolicy. Dodatkowy element działań

stanowiły warsztaty, na których wykonano projekt neonu upamiętniającego 150-lecie Katowic. Głośna dyskusja dotycząca znaków diakrytycznych na nowym napisie dworca Poznań Główny posiada również cechy postaw aktywnych, związanych z wrażliwością na przemiany typograficzne. Bardzo nietypowe rozwiązanie dla zaprojektowania liter „ń” i „ó” spotkało się z dużym sprzeciwem społeczności miasta, o czym informowała między innymi lokalna prasa (sytuacja opisana została również w magazynie *Futu Paper* nr 7-8, 2013). Doprowadziło to tylko do minimalnej zmiany projektu, ale otworzyło kanał do interesującej dyskusji na temat jakości typografii w miejscach jej styku z architekturą.

Kolejnym przykładem były warsztaty na wrocławskim bazarze przy ulicy Ptasiej, związane z szerszym eksperymentem typograficznym – objęciem bazaru *Strefą Chronioną Literactwa* (akcja organizowana jako część projektu *Bazaristan* w 2013 roku, kuratorka: Aleksandra Wasilkowska). W inicjatywie tej uczestnicy, korzystając z cen produktów ręcznie zapisywanych przez kupców, stworzyli obiekty przydatne w pracy na targu z nadrukowanymi wzorami z przetworzonej typografii bazarowej. Owe obiekty – torby i papier pakowy – zostały rozdane wśród kupców, aby w ten sposób uatrakcyjnić ich ofertę i prezentację towarów dla kupujących.

Reasumując: punktem startowym może być każdy inspirujący element typograficzny, a ogólną radą w poszukiwaniu tematu typograficznego jest pozostawienie wiązczego radaru, nastawionego na intrygujące detale wizualne.

2. Zainteresuj wybranym obiektem grupę, instytucję i eksperta

Po wybraniu tematu kolejnym proponowanym etapem jest znalezienie osób

o podobnych zainteresowaniach, pomocnej instytucji, której działania wiążą się z opisywanymi zagadnieniami i zwerbowanie eksperta.

W przypadku naszych działań typograficznych instytucją zaangażowaną w projekt była galeria Dizajn – BWA Wrocław, której poza działalnością wystawienniczą celami statutowymi są również współdziałanie z instytucjami miejskimi i free-lancerami oraz misja promowania zagadnień projektowych poza murami galerii w ramach programu *Dywan miejski*. Urzeczywistnia to działanie galerii w przestrzeni miejskiej.

► Korzyści płynące dla instytucji

Galerie sztuki współczesnej stoją przed wyzwaniem określenia swojego miejsca w procesie zachodzących zmian. Mogą – co stanowi powszechną praktykę – być jedynie zwierciadłem, które odbija efekty pracy artystów, dokumentować ich działania, w sposób typowy prezentować zastaną sytuację. W czasach szybkich realizacji, wciąż poddawanych udoskonaleniom, ta perspektywa wydaje się daleko przebrzmiała. Znacznie ciekawszy, ale również trudniejszy, jest sam udział w procesie tworzenia. To właśnie wychodzenie z inicjatywą, stwarzanie możliwości aktywistom, jest słusznym kierunkiem, którego realne efekty pozwalają na wyjście z galeryjnych murów. Zapytajcie osoby odpowiedzialne za program galerii, po której stronie się opowiadają.

Poparcie galerii Dizajn dało możliwość łatwiejszego spełnienia dwóch pozostałych warunków. Przede wszystkim jej wiarygodność pomogła w zebraniu osób zainteresowanych tematem, chcących zaangażować się w poszukiwanie infor-

macji i zainwestować swój potencjał kreatywny. Galeria zapewniła miejsce do spotkań i przestrzeń warsztatową, ułatwiła dostęp do archiwów publicznych, w znacznej mierze uprościła możliwość zaprezentowania poprawionych cyfr władzom MPK i wpłynęła na zachęcenie ich do wykorzystania projektów w powszechnym obiegu.

Inne instytucje, takie jak szkoły artystyczne, działy magistratu czy organizacje sektora pozarządowego zogniskowanego wokół edukacji, projektowania czy funkcjonowania miasta, mogą w podobny sposób stworzyć zaplecze i pomoc w zorganizowaniu grupy.

Kolejnym ważnym aspektem akcji typograficznych jest zaangażowanie eksperta (lub kilku ekspertów) związanego z zagadnieniami typografii. W związku ze specyfiką i niszą wiedzą, które są niezbędne, jeśli chodzi o budowę i powstawanie liter, konieczny jest udział osoby wyspecjalizowanej w tej materii, która będzie mogła poprowadzić taką inicjatywę.

► Do wspomnianych warsztatów *Typograficzny research Katowic* zaproszono projektantkę krojów pism Verenę Gerlach. Inicjatywę zmian wrocławskich cyfr taborowych poprowadził Marian Misiak, miejscowy projektant, typograf.

Niezbędna jest grupa, aby ułatwić przebieg poszukiwania informacji i zwiększyć zakres kreatywności. Instytucja może stworzyć zaplecze, pomóc znaleźć wspomnianą grupę i przede

wszystkim – może być ważnym partnerem w momencie urzeczywistnienia i promowania zrealizowanego projektu. Zaangażowanie eksperta – typografa – umożliwi nadanie i skonstruowanie ostatecznego projektu w odpowiedniej formie i o prawidłowych cechach literarnych.

3. Przygotuj budżet swojego projektu

To, że wykonujecie pracę społeczną, nie oznacza, że wasza praca jest darmowa. Lokalne instytucje posiadają budżety na realizację takiego programu. Przygotowując projekt z wyprzedzeniem, macie szansę również ubiegać się o jego dofinansowanie. Tworząc kosztorys, zabezpieczcie pieniądze na honorarium dla eksperta oraz na realizację projektu. Nie mniej ważne są koszty techniczne (telefony, materiały biurowe, transporty, wynajem przestrzeni i sprzętu – jeśli współpracująca galeria nie może udostępnić własnych). Jeżeli wasza inicjatywa ma charakter edukacyjny, a osoby, które biorą w niej udział, poszerzają swoją wiedzę i umiejętności, nie musicie wypłacać im honorariów; pamiętajcie jednak o stworzeniu komfortowych warunków pracy. Elementem integrującym grupę jest, na przykład, wspólny posiłek. Podejmowana inicjatywa jest procesem, który musi zakończyć się realnym (rzeczowym) efektem. Zabezpieczcie pieniądze na produkcję (książka, plakat, sztyl, raport, katalog itp.), dokumentację i ich promocję. Nie zapomnijcie podzielić się nimi ze wszystkimi uczestnikami projektu oraz osobami, które pomogły wam w zdobyciu celu.

► **Programy operacyjne, z których dofinansujesz projekt:**

fundusze prywatne - najczęściej przekazywane przez fundacje, które realizują swoje cele poprzez przekazywanie pieniędzy na realizację projektów przez inne organizacje pozarządowe: Fundacja im. Stefana Batorego, Art Station Foundation Grażyny Kulczyk, Fundacja Polska Miedź, Fundacja Bankowa im. Leopolda Kronenberga, Fundacja Współpracy Polsko-Niemieckiej.

fundusze rządowe - środki publiczne przekazywane przez ministerstwa i urzędy centralne, przede wszystkim w formie otwartych konkursów na wspieranie realizacji zadań publicznych przez organizacje pozarządowe i tzw. organizacje kościelne; programy operacyjne Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego (priorytet Edukacja kulturalna, Edukacja artystyczna, stypendium Młoda Polska).

fundusze samorządowe - środki publiczne przekazywane przez samorządy różnych szczebli (gmina, powiat, samorząd wojewódzki) w formie otwartych konkursów, ofert na wspieranie realizacji zadań publicznych przez organizacje pozarządowe i tzw. organizacje kościelne; wydziały kultury urzędów miejskich, powiatowych, wojewódzkich poszczególnych miast (informacja o wysokości grantów musi być obowiązkowo podana w BIP).

fundusze strukturalne i unijne - środki publiczne przekazywane przez wyznaczone instytucje, najczęściej w formie otwartych konkursów; środki te pochodzą z funduszy Unii Europejskiej i realizują cele zapisane w programach operacyjnych: Europejski Fundusz Społeczny, Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego.

fundusze zagraniczne - środki przekazywane przez zagraniczne fundacje lub rządy, bezpośrednio lub poprzez polskie organiza-

cje lub instytucje, działające w imieniu organizacji; lub instytucje, działające w imieniu organizacji lub rządów zagranicznych - fundusze norweskie.

Na podstawie: www.poradnik.ngo.pl

4. Rozpocznij badania

Badając fenomeny kultury wizualnej, trudno uniknąć tak podstawowych źródeł, jak stare zdjęcia świadczące o przeszłości zjawiska lub potwierdzające ważność danej typografii dla określonej społeczności. W tym przypadku nieuniknione mogą okazać się wizyty w lokalnych archiwach, szperanie w starych gazetach lub wywiady i rozmowy z ludźmi powiązaniymi z tematem. Korzyściami mogą okazać się zdolności poszukiwawcze czy detektywistyczne, które pozwolą zgłębić trapiący nas temat, łączyć tropy, szukać analogii. Korzystajcie z wiedzy innych osób, traktując ich jako świadków-specjalistów. Na tym etapie poszukiwań podział na grupy i sprawna logistyka pozyskiwania informacji może znacznie przyspieszyć proces gromadzenia materiałów źródłowych.

► **Przykładowe Polskie archiwa udostępniające bazy on-line:**

- Bałtycka Biblioteka Cyfrowa,
- BazTech,
- Biblioteka Cyfrowa Politechniki Łódzkiej,
- eBIPOL,
- Biblioteka Cyfrowa Uniwersytetu Wrocławskiego,
- Biblioteka Wirtualna Nauki,
- Cyfrowa Biblioteka Narodowa *Polona*,
- Dolnośląska Biblioteka Cyfrowa,
- IBUK.pl,
- Kujawsko-Pomorska Biblioteka Cyfrowa,
- Małopolska Biblioteka Cyfrowa,
- Morska Biblioteka Cyfrowa,
- Polska Biblioteka Internetowa,

- Podkarpacka Biblioteka Cyfrowa,
- Zachodniopomorska Biblioteka Cyfrowa „Pomerania”,
- Zielonogórska Biblioteka Cyfrowa,
- Narodowy Instytut Audiowizualny,
- Archiwum Akt Dawnych,
- Archiwum Akt Nowych,
- Archiwum Krajowe Aktów Grodzkich i Ziemskich w Krakowie,
- Narodowe Archiwum Cyfrowe,
- Archiwa Państwowe poszczególnych polskich miast,
- Archiwum Budowlane Miasta Wrocławia.

Historia występowania danego fenomenu typograficznego może okazać się kluczowym argumentem w dyskusji przy wdrażaniu projektu. Wyniki badań w przypadku opisywanych warsztatów (chronologicznie opracowana historia występowania cyfr taborowych we Wrocławiu) w dużym stopniu pomogły i udowodniły zasadność szczególnego zainteresowania tą, jak mogło się zdawać, niszową kategorią. Udało się wskazać, że cyfry taborowe istnieją od początku funkcjonowania komunikacji zbiorowej w mieście. Są więc czymś trwałym, nie zostały znacznie zmienione, pomimo specyficznej i wielonarodowej historii miasta i wymiany ludności po drugiej wojnie światowej. Utwierdziła nas w tym współpraca z Tomaszem Sielickim, ekspertem od historii komunikacji miejskiej we Wrocławiu, którego udało się nam nakłonić do współpracy.

5. Dygitalizuj, reinterpretuj, popraw, podmień kontekst lub zrób to wszystko naraz

Narzędzia pracy powinny być dostosowane do konkretnej materii. Nie możemy

narzucić żadnego schematu, który prowadziłyby was krok po kroku do realnych zmian. Każdy przypadek czy temat należy rozpatrywać indywidualnie. Dygitalizacja cyfr taborowych i poprawa w miejscach, gdzie odbiegały od zasad poprawnej budowy liter, okazała się w naszym działaniu słuszną. W innych jednak przypadkach przeprojektowanie, reinterpretacja lub gra kontekstem może być bardziej odpowiednia i przynosząca dużo ciekawszy efekt. To właśnie wasze rozwiązanie stanowić będzie o innowacyjności projektu.

6. Nagłośnij, wprowadź, rozpowszechnij

Zazwyczaj samo działanie, wytężona praca nad projektem jest wystarczająco satysfakcjonująca dla jego uczestników. Typoaktywizm jednak zakłada realne przeniesienie efektów pracy projektowej do przestrzeni publicznej, gdyż zmiana, która ma nastąpić, może uruchomić szereg innych. Podejmowana inicjatywa powinna stać się przyczynkiem, wskazówką dla tych, którym, mówiąc najprościej, wygląd miasta nie jest obojętny. Jeśli inicjatywa była oparta na eksplorowaniu lokalnego charakteru, mogą nią być zainteresowani ci, którzy z ową lokalnością są związani poprzez różnego rodzaju sentymenty. Jeśli dany element wizualny istniał w świadomości, a poprzez inicjatywę typoaktywistyczną dojdzie do jego odświeżenia i objaśnienia historii, to zainteresowanie z pewnością może być duże. Oczywiście może wydać się rada, by wszelkiego typu działania nagłaśniać, zapraszać media, sprawiać, by te wykazały swoje zainteresowanie. Należy

to szczególnie podkreślić, ponieważ istnienie jakiegoś zjawiska nierzadko uwarunkowane jest przez obecność w mediach. Nadanie rozgłosu udanej inicjatywie z pewnością przyczyni się do tworzenia wizerunku grupy realizującej projekt jako grona ekspertów i pasjonatów, co generuje nowe zlecenia i zapytania (w przypadku warsztatów związanych z cyframi taborowymi taki efekt miał miejsce).

Warto dodać, że sam fakt nagłaśniania istotnych problemów związanych z typografią w przestrzeni publicznej, jak na przykład nieprofesjonalnie zorganizowany konkurs na identyfikację graficzną inicjatyw społecznych, inwestycji miejskich z źle wprowadzonym liternictwem itp., należy również zaliczać w poczet inicjatyw typoaktywistycznych. Są one również cenne, ponieważ, nawet w przypadku nieosiągnięcia realnych zmian, takie akcje mogą w przyszłości blokować podobne błędne decyzje.

► Jaką formułę stosować, by brzmieć przekonująco w rozmowach z odbiorcą projektu? Jak tworzyć rzetelną wypowiedź, popartą niepodważalnymi argumentami w dialogu z potencjalnym zleceniodawcą? Analizę tych zagadnień podsumowaliśmy cykl warsztatów związanych z wrocławskimi cyframi taborowymi. W roli eksperta wystąpił Wojtek Piotrowski z wrocławskiej agencji kreatywnej Juice.

Inicjatywy oddolne, cechujące się niezależnością, powinny pozostawać w swym charakterze bezkompromisowe. Pragnienie realnego wpływu na kształtowanie otaczającego nas świata sprawia, że staje się on przestrzenią wspólną.

Wygląd wrocławskich tramwajów - barwy, oznaczenia, symbolika

tekst źródłowy: Tomasz Sielicki

Numeracja taborowa

Numerację taborową we Wrocławiu stosuje się od samego początku funkcjonowania komunikacji tramwajowej. Prezydent wrocławskiej policji w wydanym na wiosnę 1877 roku specjalnym rozporządzeniu dotyczącym prowadzenia ruchu tramwajowego na terenie miasta zobligował spółkę Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft (BSEG) do numerowania wagonów. Wprowadzona numeracja miała charakter ciągły, co oznacza, że tramwaje otrzymywały kolejny numer bez względu na to, do jakiego typu należał pojazd. Firma BSEG pod koniec XIX stulecia dysponowała 140 wagonami konnymi, nosiły one zatem numery od 1 do 140. Pojazd najstarszy miał numer pierwszy, najmłodszy zaś - ostatni.

Podobną zasadę stosował drugi wrocławski przewoźnik, Elektrische Straßenbahn Breslau (ESB) który od 1893 roku prowadził ruch tramwajów elektrycznych. Ponieważ zakup taboru odbywał się sukcesywnie z roku na rok, kolejne numery przypisywano wagonom silnikowym, doczepnym zamkniętym oraz otwartym (letnim). Wprowadzało to jednak sporo zamieszania, ponieważ by zorientować się, o jakim wagonie jest mowa (na przykład w raporcie kontrolerów ruchu), należało znać kolejność dostaw pojazdów.

Regułę numeracji ciągłej zmodyfikowano nieco już na początku XX stulecia. W 1901 roku spółka BSEG prowadziła elektryfikację kolei konnej, a jedną z części inwestycji było nabycie wagonów o napędzie elektrycznym. Aby w jakiś sposób pogrupować tramwaje według typów, zdecydowano, że sto silnikowych wagonów dwuosioowych typu Nowa Berolina otrzyma numery z zakresu 201-300, a pięćdziesiąt silnikowych wagonów czteroosiowych zostanie oznaczonych numerami 301-350. Doczepom przyporządkowano numery od 351 wzwyż. Numerów od 1 do 100, a także powyżej 100 spółka nie używała, uznając epokę tramwajów konnych jako pewien zamknięty rozdział¹. Numerację prowadzono nadal w sposób ciągły, zależny od kolejności kupowanych pojazdów, ale udało się je pogrupować w sposób umożliwiający ich identyfikację.

W zbliżony sposób swoje tramwaje porządkowała, działająca od 1901 r., miejska spółka Städtische Straßenbahn Breslau, choć system ten jeszcze bardziej udoskonalono. Wagony silnikowe otrzymały numery z zakresu 1-100. Dla lepszego rozeznania wśród rodzajów wagonów zdecydowano nie przypisywać doczepom kolejnych numerów, następujących po ostatnim wagonie silnikowym, lecz stosować do ich oznaczenia numery powyżej 100. Ponieważ spółka SSB posiadała w 1911 roku 95 wagonów silnikowych, ostatni z nich nosił numer 95. Numery 96-100 były zatem nieobsadzone², a numeracja doczep rozpoczynała się dopiero od numeru 101.

Na początku XX wieku we Wrocławiu funkcjonowały trzy firmy przewozowe - dwie prywatne i jedna miejska. Każda z nich posiadała własny tabor numerowany niezależnie. W 1911 roku wygasła koncesja spółki BSEG, którą władze miejskie miały prawo wykupić. Majątek spółki, w tym tabor, przeszedł na własność miejskiego przewoźnika, który by uniknąć powtarzania oznaczeń, zmienił pierwotną numerację wagonów BSEG. Podobny problem wystąpił w 1924 roku, kiedy przejęto drugiego przewoźnika - firmę ESB. Wówczas cała komunikacja tramwajowa była zarządzana przez miejskich urzędników, a spółka SSB stała się monopolistą w branży transportu zbiorowego na terenie Wrocławia.

Miejski przewoźnik borykał się wówczas z dość poważnym problemem, ponieważ wiele wagonów, jakimi dysponował, było już mocno wyeksploatowanych. Większość z nich pochodziła bowiem z początku XX stulecia, a niektóre pamiętały jeszcze czasy pierwszych tramwajów elektrycznych. W związku z tym zdecydowano się na zamówienie 232 sztuk nowoczesnych wagonów typu Standard, które wykonały wrocławskie fabryki: Linke-Hofmann-Werke oraz Eisenwerk Gustav Trelenberg. Część starszego taboru wycofano z ruchu, ale niektóre wagony poddano gruntownej modernizacji i wykorzystywano nadal. Prace nad odnową i standaryzacją taboru trwały na przełomie lat 20. i 30. XX wieku. Wagony otrzymały nie tylko nowoczesną formę, ale również nowe oznaczenie. Wprowadzono numerację czterocyfrową, w której tramwajom silnikowym dwuosioowym przyporządkowano numery powyżej 1000. Zmodernizowane wagony czteroosiowe, pierwotnie należące do BSEG, otrzymały numery 2001-2050³. Wagonom doczeponym zamkniętym przyporządkowano numery powyżej 3000, natomiast doczepon otwartym - powyżej 5000. Należy ponadto nadmienić, że w obrębie tych dużych grup organizowano jeszcze podgrupy, w których porządkowano wagony ze względu na ich typ. Dla przykładu nowe dwuosioowe wagony silnikowe typu Standard otrzymały numery 1001-1232.

10 maja 1945 roku Zakłady Komunikacyjne miasta Wrocławia (ZKwM) wznowiły pracę pod polskim kierownictwem. Wprowadzoną kilkanaście lat wcześniej czterocyfrową numerację taboru stosowano jednak nadal. Nowe wagony, które dostarczano w latach 50. i 60., numerowano zgodnie z tą zasadą - tramwaje silnikowe oznaczano numerami powyżej 1300 oraz 1400, natomiast doczepy bierne otrzymywały numery powyżej 3000.

Przedwojenny system rozwijano nadal, a kolejne serie nowych pojazdów otrzymywały zwolnione przez złomowane pojazdy zakresy numeracji. Tramwaje przegubowe, które trafiały do Wrocławia na przełomie lat 60. i 70., oznaczano numerami powyżej 2000. Wówczas wcześniej oznaczane w ten sposób czteroosiowe wagony były wycofane z eksploatacji. W latach 90. XX wieku z wrocławskich ulic zniknęły ponadto doczepy bierne, noszące numery powyżej 3000. Ten zakres wykorzystano w pierwszych latach XXI wieku dla oznakowania taboru niskopodłogowego.

Obecnie MPK Wrocław numeruje swój tabor zgodnie z wprowadzoną w okresie międzywojennym zasadą. Tramwaje typu 105Na noszą numery z zakresu 2201-2565, tramwaje typu 204Wr-As: 2601-2612, wagony typu 205Wr-As: 2701-2726, wagony 16T: 3001-3017, a tramwaje 19T: 3101-3131.

Barwa wrocławskich tramwajów

Pierwsze tramwaje konne, które wyjechały na ulice Wrocławia latem 1877 roku, były krótkimi pojazdami z otwartymi pomostami oraz oddzielnym od nich przesuwymi drzwiami przedziałem pasażerskim. Część górna, okienna, miała barwę zieleni rezedowej z dyskretnym ciemniejszym ornamentem. Burty dzieliły się na dwie mniej więcej równe części, podzielone wąską, kilkucentymetrową listwą ochronną, biegnącą wzdłuż wagonu. Na pomalowanej na kolor ciemnozielony górnej części burty mieściły się trzy prostokątne pola z obramieniem jaśniejszej, zapewne takiej, jak część okienna, barwy. Dwa pola skrajne, węższe, były jednakowej szerokości, natomiast na środkowym umieszczano dużą, widoczną z daleka, cyfrę numeru taborowego, malowaną ręcznie na żółto. Taką samą, ale koloru czarnego, umieszczano na ścianach czołowych pomostów, pomalowanych na jaśniejszy odcień zieleni. Do oznaczenia numerów pojazdów stosowano czcionkę dwuwymiarową (bez cieniowania) o secesyjnym kroju. Wśród dziesięciu znaków największą uwagę zwracała cyfra 2, której część górna była charakterystycznie zawinięta do środka, co tworzyło zamknięty pierścień – tak jak to ma miejsce w cyfrze 9. Posługiwanie się tego rodzaju liternictwem nie było pod koniec XIX wieku rzeczą szczególną, a tak zaprojektowana dwójka była ówczesnie bardzo modnym zabiegiem.

Nie inaczej oznakowywano wagony drugiej prywatnej spółki – Elektrische Straßenbahn Breslau. Część okienną wagonów ESB malowano na białą. Burty także dzieliły się na dwie części, z których górna była koloru zielonego, z trzema polami ograniczonymi ornamentem, a dolna koloru żółtego nosząca napis „ELEKTRISCHE STRASSENBAHN BRESLAU”. Ściany czołowe pomostów malowano na kolor czarny. Zarówno na środkowym polu górnej części burty, jak i na ścianach czołowych żółtą farbą malowano cyfry numeracji taborowej, czcionką zbliżoną do stosowanej na wagonach BSEG.

W latach 1899-1901 firma BSEG prowadziła elektryfikację kolei konnej. Zakupione pojazdy o napędzie elektrycznym malowano podobnie jak wagony konne – przy użyciu zbliżonych odcieni zieleni. Na burtach stosowano ponadto ornamenty geometryczne, a na części okiennej – roślinne barwy kontrastującej z tłem. Na dolnej części burt umieszczano napis „BRESLAUER-STRASSEN-EISENBAHN-GESELLSCHAFT”.

W 1901 roku miejska spółka Städtische Straßenbahn Breslau (SSB) uruchomiła swoje pierwsze linie. Wagony SSB malowano na kolor ówczesnej flagi Wrocławia. Część

górna, okienna miała barwę białą, natomiast burty składały się z części czerwonej (górnej) oraz żółtej (dolnej), na której widniał napis „Städtische Straßenbahn Breslau”. Stosowano zarówno czcionkę neogotycką, jak też prosty krój. Na burtach ponadto umieszczano geometryczne i roślinne ornamenty. Na górnej części burt widniały trzy pola. W polu centralnym umieszczano herb Wrocławia, a w polach skrajnych, dla zachowania symetrii, dwa numery taborowe malowane złotą farbą. Identyczne cyfry widniały na obu ścianach czołowych pomostów. Krój cyfr miejskiego przewoźnika był zbliżony do stosowanego przez obu wcześniej działających przewoźników. Pojazdy, które po przejęciu prywatnych spółek weszły w skład przedsiębiorstwa miejskiego, pomalowano na białą-czerwono.

Wygląd wrocławskich tramwajów znacznie zmienił się po roku 1925. Wówczas funkcjonowało tylko jedno duże przedsiębiorstwo komunikacyjne – spółka SSB, która po wchłonięciu obu prywatnych firm była monopolistą w branży transportu tramwajowego we Wrocławiu. Przystarzały tabor odnowiono w latach 1925-1929 za sprawą ogromnego zamówienia. Tym samym rozpoczął się kilkuletni proces standaryzacji taboru komunikacyjnego, który zakładał ujednoczenie jego wyposażenia oraz wyglądu. Nowe oraz zmodernizowane wagony otrzymały stosowany wówczas na terenie niemal całych Niemiec kolor kości słoniowej. Zrezygnowano zarówno z umieszczania herbu Wrocławia⁴ na burtach, jak też używania secesyjnego kroju numeracji taborowej. Na jej miejsce wprowadzono nanoszone za pomocą szablonu proste cyfry czarnego koloru, umieszczane na środku dolnej części burt oraz w centralnej części ścian czołowych wagonów⁵. Były one o wiele dyskretniejsze i mniej rzucające się w oczy niż wcześniejsze.

Używano ich również po zakończeniu II wojny światowej, ponieważ w obliczu dużych braków materiałowych wykorzystywano zachowane szablony. Pierwsze odbudowane tramwaje wyruszyły w trasę 22 sierpnia 1945 roku. Kilka sztuk przedwojennych wagonów udało się dość prędko wyremontować. Pomalowano je na obowiązujący wcześniej kremowy kolor, a na burtach umieszczono emblemat Zakładów Komunikacyjnych miasta Wrocławia, składający się z czterech liter stanowiących skrót nazwy przewoźnika, wpisanych w tarczę herbową⁶.

W 1948 roku w Hali Stulecia oraz na terenach do niej przyległych zorganizowano *Wystawę Ziemi Odzyskanych*. Stało się to pretekstem do wzmocnienia prac remontowych w zajezdniach. Odświeżone wagony pomalowano na kolor białą-niebieski⁷. Ustalono, że dla ułatwienia przyjezdnym orientacji w mieście⁸ właśnie tak pomalowane tramwaje będą kursować w kierunku Hali Stulecia. Dość szybko zastosowane rozwiązanie zyskało popularność i wszystkie wagony przemalowano przy użyciu niebieskiej farby. Gdy Maria Koterbska zaśpiewała na początku lat 50. XX wieku „Wrocławską piosenkę”, rozślawiła miasto i mknące po jego ulicach tramwaje na cały kraj. Na niebieskich burtach wid-

niał emblemat ZKmW oraz numery taborowe koloru białego. Stosowano w dalszym ciągu prosty krój liter, używany od 1925 roku.

Zasadnicze zmiany w wyglądzie wrocławskiego taboru komunikacyjnego nastąpiły w 1952 roku, kiedy ze względu na polecenie Ministra Gospodarki Komunalnej pojazdy komunikacji miejskiej zaczęto malować na kolor kremowo-czerwony. Na burtach pojawił się obowiązujący od 1948 roku dwupolowy herb miasta, a także numer taborowy o całkiem innym niż poprzednio kroju. Trójwymiarowe cyfry koloru żółtego z czarnym cieniem nawiązywały kształtem do secesyjnej czcionki, w której nadal charakterystycznym symbolem była dwójka z zamkniętą górną częścią.

Na przełomie lat 60. i 70. XX wieku do Wrocławia dostarczano przegubowe tramwaje serii 102N oraz pochodne. Pojazdy, które trafiły do miasta z przydziału centralnego, pomalowano na obowiązujący według przepisów kolor kremowo-czerwony, natomiast tramwajom wypracowanym przez miejscowe zakłady przemysłowe, dla podkreślenia ich lokalności, nadano barwę kremowo-niebieską. W 1971 roku Wojewódzka Rada Narodowa podjęła decyzję o powrocie do malowania wagonów przy użyciu farby niebieskiej.

Kolor ten utrzymał się aż do czasów współczesnych i nadal jest kolorem obowiązującym w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym⁹. Towarzyszącą jej barwę kremową w nowszych wagonach zastępuje się bielą, szarością lub odcieniem srebrnym¹⁰.

Do czasów obecnych przetrwały także numery taborowe, którymi posługiwano się od lat 50. XX wieku, a które stylistykę czerpały z liternictwa używanego na przełomie XIX i XX stulecia. Zmieniała się jedynie ich forma fizyczna, ponieważ zamiast kalkomanii stosuje się folię samoprzylepną. Oprócz numerów taborowych każdy pojazd liniowy MPK posiada na burcie pięciopolowy herb Wrocławia, przywrócony w 1990 roku przez Radę Miejską.

Zamykając analizowany temat, warto poruszyć jeszcze kwestię barwy i numeracji wrocławskich autobusów. Pierwsze pojazdy, które kupowano, począwszy od 1925 roku, malowano tak samo jak wagony tramwajowe, używając kremowej farby. Na burcie umieszczano skrót spółki SSB oraz cyfrę numeracji taborowej¹¹ tego samego prostego kroju oraz również koloru czarnego jak na tramwajach. W drugiej połowie XX wieku autobusy we Wrocławiu nosiły odgórnie ustaloną dla pojazdów komunikacji miejskiej na terenie całego kraju barwę kremowo-czerwoną. W 1996 roku zalecono pomalowanie kupionych pojazdów przy użyciu czerwieni i żółcieni, a więc barw obowiązującego herbu oraz flagi Wrocławia. Ten schemat obowiązuje z nielicznymi wyjątkami nadal¹².

Zastosowanie żółtego odcienia burt zrodziło problem w czytelności numeracji tabo-

rowej, gdyż cyfry tej samej barwy były dość mało czytelne. Na początku XXI wieku kłopot ten chciano obejść, przygotowując numery taborowe według identycznego jak na tramwajach kroju, ale różniące się od nich kolorystyką. Czarne cyfry posiadały bowiem białe cieniowanie. Z tego pomysłu po kilku latach zrezygnowano, a na żółtej karoserii zaczęto umieszczać cyfry barwy czarnej z cieniem tego samego koloru.

► Przypisy:

1. Ponad sto wagonów konnych przebudowano i używano jako doczep do tramwajów silnikowych. Po montażu instalacji elektrycznych zmieniono jednak ich numerację. Otrzymały one nowe numery – powyżej 481.

2. W późniejszych latach numery 96-100 przypisano wagonom przejętym od wykupowanych prywatnych spółek.

3. Pierwotnie tramwaje czteroosiowe należące do spółki BSEG nosiły numery 301-350. Po modernizacji zmodyfikowano nieco numerację, cyfrę 3 zamieniając liczbą 20.

4. Pod koniec lat 30. na dolnej części burt zaczęto umieszczać dwupolowy herb miasta, wprowadzony przez władze nazistowskie.

5. Podczas II wojny światowej reflektory czołowe przenoszono niżej. W związku z tym numery taborowe umieszczano pod oknem ściany czołowej.

6. Pierwotnie na burtach chciano umieścić herb Wrocławia, ale kwestia ta okazała się skomplikowana. Dwupolowy herb obowiązujący od 1938 roku został, co oczywiste, anulowany, ale pięciopolowy tradycyjny herb cesarski budził zastrzeżenia co do poprawności ideologicznej. Do czasu ustalenia właściwego symbolu postanowiono stosować emblemat ZKmW w formie tarczy herbowej.

7. Istnieje wiele teorii na temat pojawienia się niebieskiej barwy na burtach tramwajów we Wrocławiu. Według jednej z nich na terenie miasta pozostało najwięcej puszek z far-

bą właśnie tego koloru. Z kolei Mieczysław Małowicki, jeden z pierwszych powojennych wrocławskich motorniczych, wspomina, że wagony początkowo malowano na czerwono, ale ktoś zwrócił uwagę, że Wrocław, podobnie jak Poznań, w którym jeździły zielone tramwaje, mogłyby odróżnić się od Łodzi czy Warszawy i zamiast czerwieni użyć barwy niebieskiej.

8. Wytlumaczeniem takiego rozwiązania może być informacja mówiąca o nadaniu poszczególnym biurom wystawy odpowiednich kolorów, dla łatwego ich odszukania. Barwą jasnoczerwoną oznaczano biuro kwaterunkowe, żółtą – biuro komunikacji, jasnozieloną – biuro aprowizacji, a wystawie nadano barwę niebieską (*Wystawa Ziemi Odzyskanych. Wrocław VII-IX 1948. Krótki przewodnik, Warszawa – Łódź 1948, s. 22*).

9. Oddzielną kwestią jest kolor taboru służbowego. Przed II wojną światową wozy służbowe nosiły taką samą barwę jak wagony pasażerskie – kremową. Duże powierzchnie pozbawionych okien wagonów przeznaczano na eksponowanie reklam lub malunków o charakterze edukacyjnym, mówiących o niebezpiecznym zachowaniu na drodze. W ten sposób miejski przewoźnik prowadził wychowanie komunikacyjne społeczeństwa. Wozy służbowe posiadały oddzielną numerację taborową, wykorzystującą cyfry rzymskie. W drugiej połowie XX wieku tabor gospodarczy malowano przy użyciu różnych farb (przykład ciemnoszarej lub zielonej). Pod koniec ubiegłego stulecia część okienna wagonów otrzymywała barwę kremową, natomiast burty – ciemnożółtą. Naroża pomostów podkreślano malowaniem ostrzegawczym, składającym się z ukośnych naprzemiennych pasów żółtych i czarnych.

Tabor gospodarczy oznaczano literą G oraz następującym po myślniku trzycyfrowym numerem.

10. Wagony zakupione do obsługi Tramwaju Plus początkowo miały nosić barwę jasnozieloną, spójną z systemem identyfikacji wizualnej Stadionu Miejskiego (częścią tego systemu są także nowo zaprojektowane przystanki, w których zrealizowano wspomniane zamierzenie odnośnie koloru). Odmienny wygląd nowych tramwajów miał podkreślić nową jakość obsługi pasażerów. Ze względu na duże opory wrocławian przed rezygnacją z niebieskiej barwy wagonów zaniedbano jednak realizację tej idei. Ogłoszono sondę, w której zaproponowano różne warianty wyglądu tramwajów, między innymi w kolorze pomarańczowym czy granatowo-zielonym. Pojawiły się także nieco odważniejsze koncepcje, zakładające użycie wzorów – na przykład okręgów lub krasnoludków. Wygrała najbardziej klasyczna opcja. Tramwaje pomalowano na kolor niebieski z poziomymi pasami barwy szarej, chociaż zastosowano barwny akcent w postaci kilku nieregularnych figur różnego koloru po bokach przedniego pomostu.

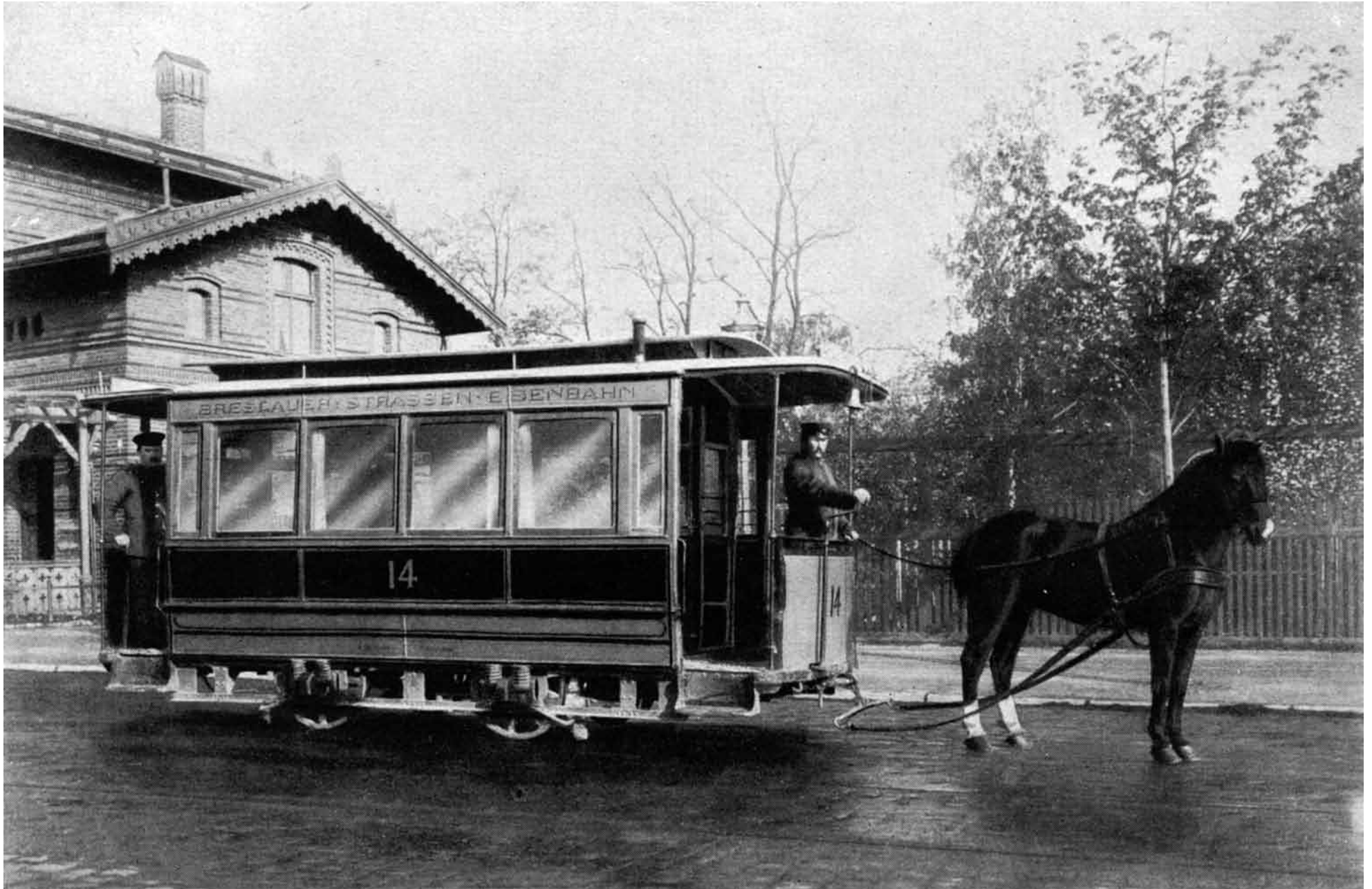
11. Autobusy posiadały oddzielną numerację, poczynając od numeru 1.

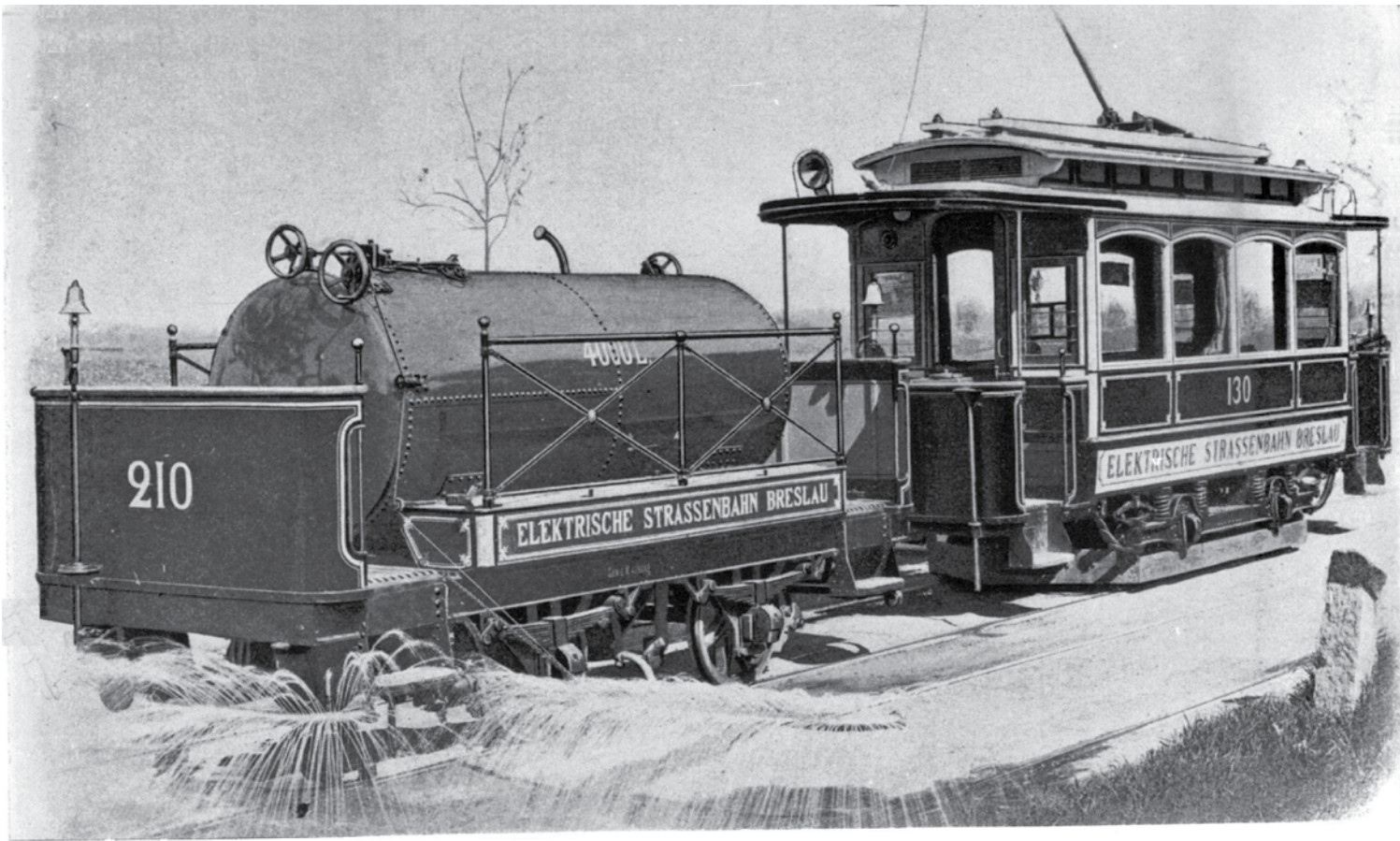
12. Istnieją pewne wyjątki. Niektóre autobusy marki Jelcz posiadają fabryczną kolorystykę, w której dominuje żółcień.

► Wybrana literatura:

1. S. Buße, *Starssenbajnen in Schlesien*, Eglham 1992.
2. M. Jerczyński, *Wrocławskie wagony tramwajowe typu Standard*, „Świat Kolei” 6/2001.
3. K. Lewandowski, B. Molecki, *Tramwaj we Wrocławiu 1877 - 2006*, Wrocław 2006.
4. T. Sielicki, *Dawna zajezdnia tramwajowa przy ul. Krakowskiej 71*, [w:] *Przedmieście Oławskie we Wrocławiu*, red. H. Górka, H. Okólska, J. Wagner-Głowińska, Wrocław 2013.
5. T. Sielicki, *Przez Sępólno, Zalesie i Krzyki - historia wrocławskich tramwajów*, [w:] *O historii Wrocławia i Śląska inaczej*, red. M. Derwich, Wrocław 2012.
6. T. Sielicki, *Przez wrocławskich ulic sto*, Wrocław 2012.
7. T. Sielicki, *Tramwaje konne na Przedmieściu Mikołajskim we Wrocławiu*, [w:] *Przedmieście Mikołajskie we Wrocławiu*, red. H. Okólska, Wrocław 2011.
8. T. Sielicki, *Wrocławska Zajezdnia II Ołbin 1910- 2010*, „Świat Kolei” 6/2010.
9. T. Sielicki, *Wrocławski trolejbus*, „Świat Kolei” 9/2013.
10. J. Wojcieszak, *100 lat tramwajów elektrycznych we Wrocławiu*, Poznań 1993.

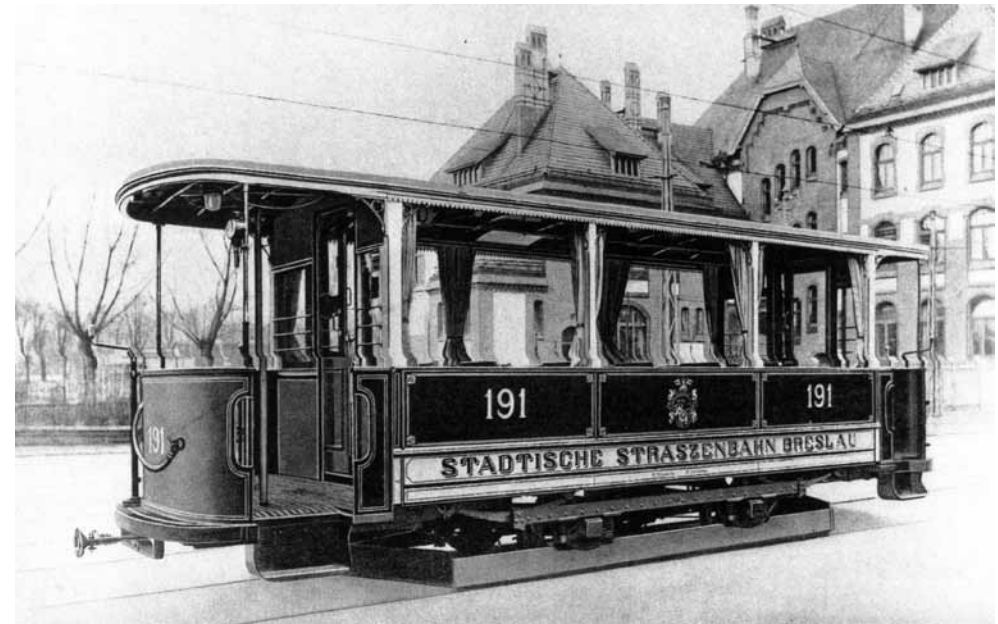
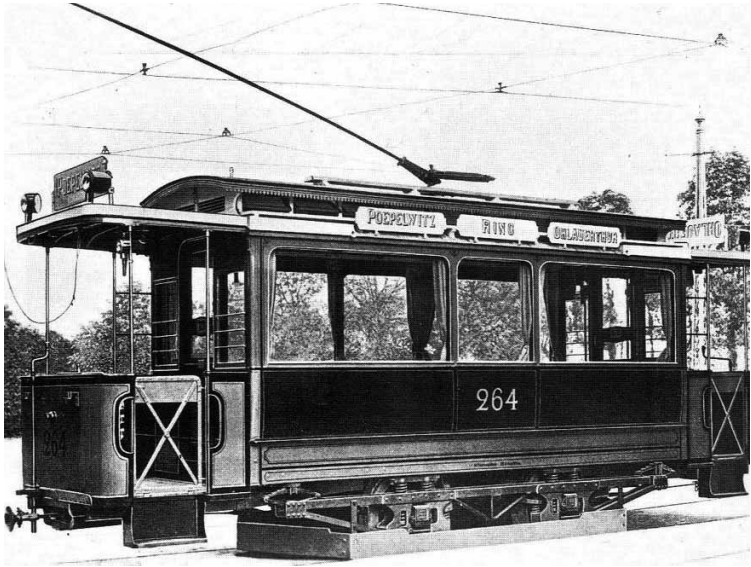
Tramwaj konny spółki BSEG na Szczytnikach, początek XX w. Fotografia z *Verwaltungsbericht der Städtischen Strassenbahn Breslau für das Rechnungsjahr 1927*.





Tramwaj elektryczny spółki ESB z lokomotywką,
koniec XIX w. Fotografia ze zbiorów K.-H. Gewandta.

Tramwaj typu Nowa Berolina spółki
BSEG, początek XX w. Fotografia
ze zbiorów K.-H. Gewandta.

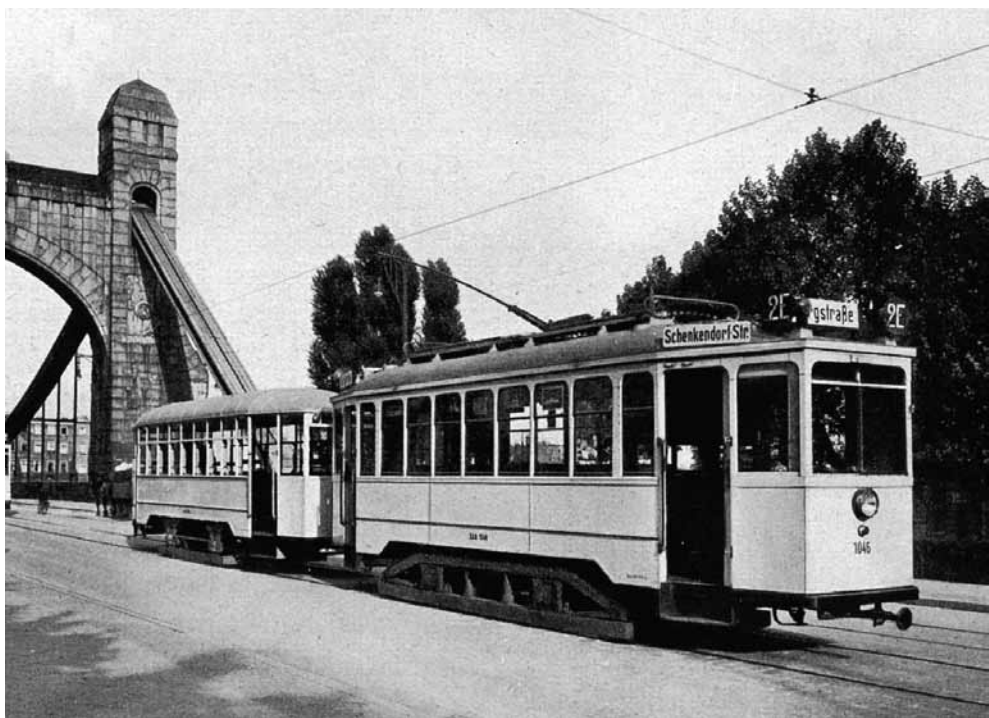


Wagon doczepny spółki SSB, początek XX w. Fotografia
ze zbiorów K.-H. Gewandta.

Tramwaj „zeppelin” firmy SSB, 1913 r. Fotografia ze zbiorów K.-H. Gewandta.



874



Tramwaj typu Standard, 1927 r. Fotografia z Verwaltungsbericht der Städtischen Strassenbahn Breslau für das Rechnungsjahr 1927.



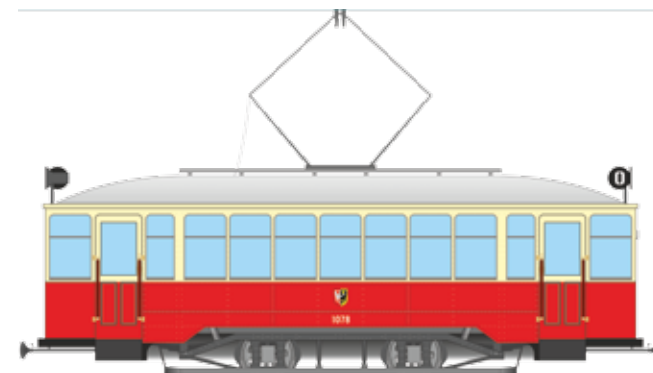
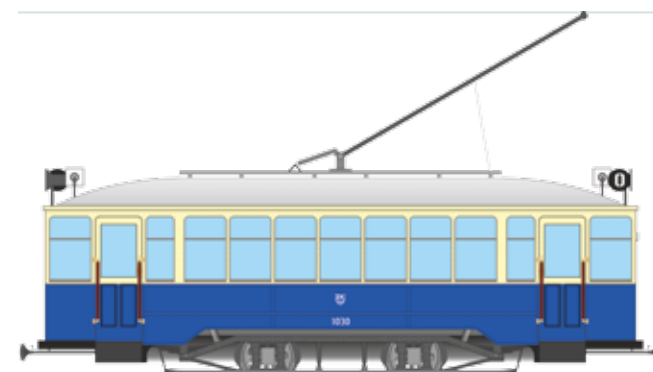
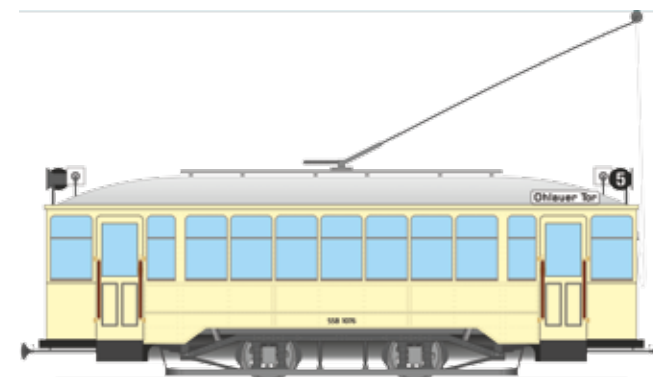
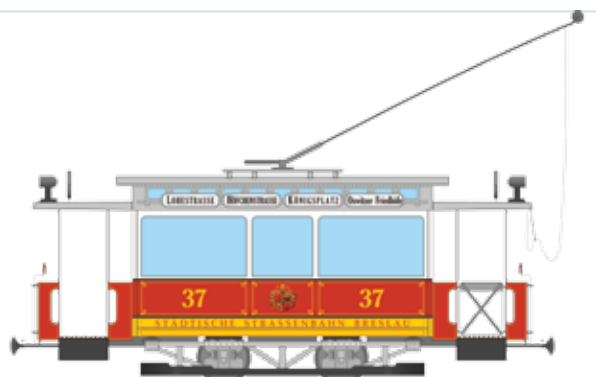
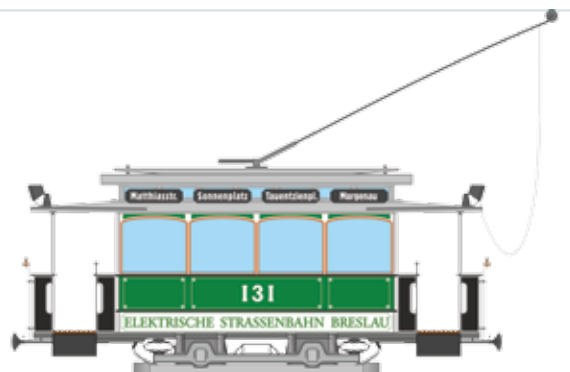
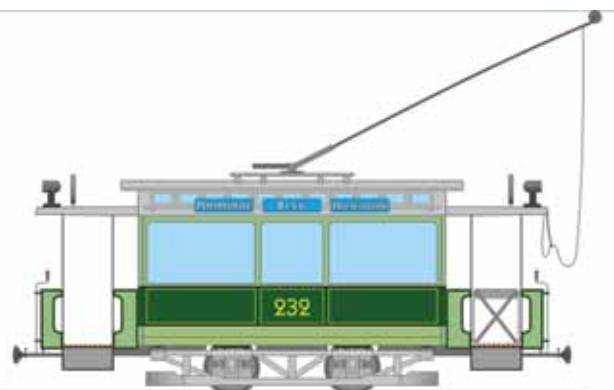
Wyremontowany wagon tramwajowy, 1948 r.
Fot. A. Czelný. Ze zbiorów Muzeum Miejskiego Wrocławia.



Motorniczy i konduktorzy na pętli, lata 50. XX w.
Fot. ze zbiorów Marianny Strzelczak.



Czerwone tramwaje na Rynku, lata 60. XX w.
Fot. S. Arczyński. Ze zbiorów Muzeum Miejskiego
Wrocławia



Bariwy wrocławskich tramwajów na początku XX w.
 Wszystkie schematy na tej rozkładówce rysował
 T. Korycki.
 Wagon spółki BSEG
 Wagon spółki ESB
 Wagon spółki SSB

Kolor tramwajów we Wrocławiu w latach 1925-1948.
 Barwa wrocławskich wagonów w latach 1948-1952.
 Kolor wagonów we Wrocławiu w latach 1952-1970.



Tramwaj typu Standard na ul. Oławskiej, lata 60. XX w. Fot. A. Czelny. Ze zbiorów Muzeum Miejskiego Wrocławia.



Skrzyżowanie ul. Świdnickiej i ul. Piłsudskiego,
lata 60. XX w. Fot. S. Arczyński. Ze zbiorów Muzeum
Miejskiego Wrocławia.



Niebieskie tramwaje na Ryнку, lata 70. XX w. W głębi kremowo-czerwony autobus. Fot. S. Arczyński. Ze zbiorów Muzeum Miejskiego Wrocławia



Tramwaj przegubowy 102Na na Ryнку, 1970 r. Fot. T. Drankowski. Ze zbiorów Muzeum Miejskiego Wrocławia



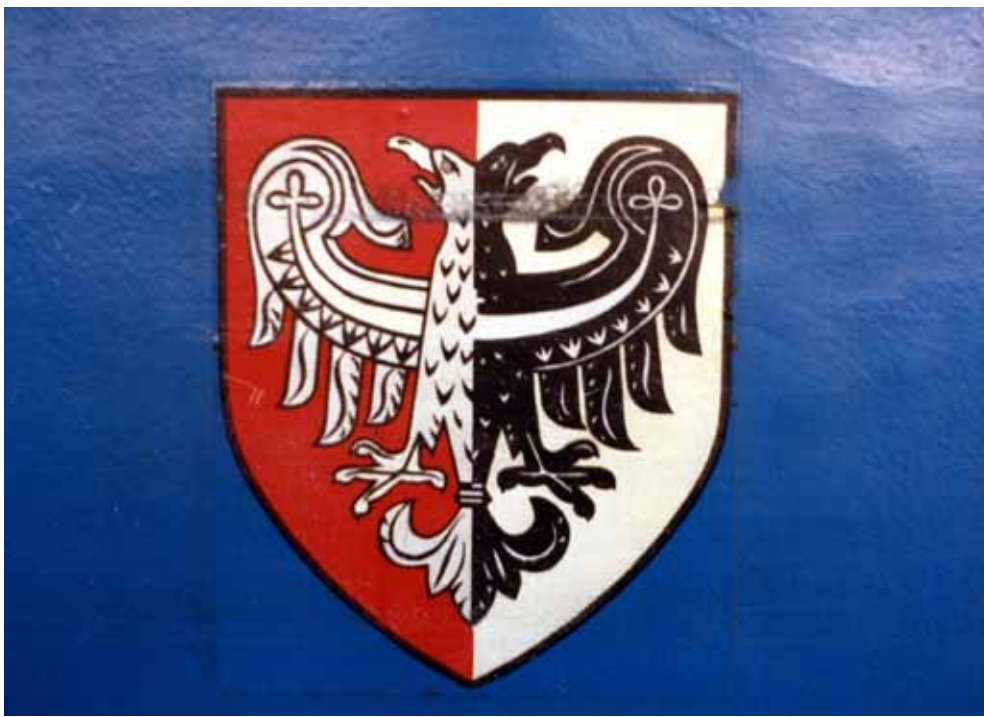
Tramwaj typu 102Na, 1983 r. Fot. T. Drankowski. Ze zbiorów Muzeum Miejskiego Wrocławia.

Wycofany z eksploatacji w 2009 r. tramwaj typu 102Na
Fot. T. Paszko.





Tramwaj typu 19T na krańcówce przy Stadionie Miejskim. Po prawej widoczna wiata przystankowa z elementami barwy jasnozielonej, 2012 r.
Fot. T. Sielicki.



Herb Wrocławia obowiązujący w latach 1948-1990 na burcie tramwaju, 1990 r. Fot. M. Malczewski.



Obecny herb miasta na burcie tramwaju, 2013 r. Fot. T. Sielicki.

Analiza typograficzna wrocławskich cyfr taborowych

Cyfry taborowe składają się z trzech zasadniczych elementów: specjalistycznego kroju, podcienia (charakterystyczny cień, który buduje złudzenie trójwymiarowości) oraz złotego koloru.

Wyjątkowy wygląd cyfr jest przede wszystkim odpowiedzią na estetykę epoki, w której powstały. Wysublimowany kształt i ich dekoracyjna forma ściśle związane są z tendencjami secesyjnymi, które towarzyszyły powstawaniu komunikacji tramwajowej we Wrocławiu. Kolor cyfry wraz z podcieniem spełniał również funkcję praktyczną – numery umieszczane w dużych rozmiarach na czołach i burtach taborów były widoczne na różnych tłach i z dalekiej odległości.

Wśród cyfr taborowych stylem secesyjnym wyróżnia się najbardziej wrocławska dwójka. Jej wyjątkowość przypisać można ciekawemu rozwiązaniu formalnemu, mianowicie „zamknięciu” jej górnego elementu konstrukcji. Zabieg nadania jej tej kaligraficznej płynności nie wpływa na czytelność, nie dezorientuje odbiorcy, czego można by się spodziewać przy ewentualnych zmianach w pozostałych dziewięciu cyfrach. Dekoracja wrocławskiej dwójki, przynależna epoce, odwołuje skojarzenia do eksperymentalnych form „dojrzewających” cyfr arabskich w średniowieczu. Nieobecność „zamkniętej” dwójki w późniejszych latach mogła być spowodowana ogarniającym Europę modernizmem. Ideę sztuki praktycznej, pozbawionej dekoracyjności, można тракtować jako powrót do prostego, typowego jej kształtu. Zachowanie jej secesyjnej formy stanowi ważny punkt historyczny, podkreślający czas powstania cyfry oraz nie-

zwykłą świadomość typografa, próbującego w tym jednym znaku oddać ducha epoki.

W procesie udoskonalania wrocławskich cyfr taborowych nie mogliśmy pozostać obojętni wobec zdeformowanej trójki. Burzliwa dyskusja i analiza historycznych form zmusiła nas do zmian, które harmonijnie wpisują cyfrę w całość zestawu. Na kolejnych stronach ukazujemy zasadność takiego działania (wymuszonego również przez ścisłe sąsiedztwo cyfry 2). Dodatkową, funkcjonalną wartością retro charakteru jest jego wpływ na obniżenie możliwości pomylenia cyfr taborowych z cyframi wskazującymi numer linii.

Badania historyczne w połączeniu z działaniem stricte typograficznym pozwoliły na zebranie kompletu cyfr w broszurze, będącej instrukcją ich aplikacji na burtach i płaszczyznach czołowych wrocławskiej komunikacji. Publikacja znajdzie się we wszystkich zajezdniach tramwajowych we Wrocławiu od stycznia 2014 roku.

► W czasie odkrywania genezy wrocławskich cyfr taborowych pojawiło się przypuszczenie, że ich obraz został usystematyzowany w normach branżowych, publikowanych przez Polski Komitet Normalizacyjny. W normie BN 77 9396-04 z 1977 roku (patrz kolejne strony) istnieje tylko wzmianka opisująca kolor, wielkość i ogólny styl. Być może w normie, która poprzedzała opisywany dokument, czyli normie BN-67 9396-04 pojawia się ich graficzny wzór, ale nie udało się jej do tej pory odnaleźć. Nie figuruje w bazie miejsc, gdzie powinna się znajdować, czyli w archiwum Biblioteki Narodowej (które obowiązkowo otrzymywało wszystkie egzemplarze wydawanych norm) ani w Archiwum Akt Nowych w Warszawie (które posiada dokumentację i normy z czasów sprzed zmiany systemowej Polskiego Komitetu Normalizacyjnego). Badania cyfr trwają nadal.

1. WSTĘP

Przedmiotem normy są barwy zewnętrzne i wewnętrzne, tablice oraz znaki i napisy umieszczone z zewnątrz i wewnątrz tramwajów komunikacji miejskiej.

2. BARWY ZEWNĘTRZNE I WEWNĘTRZNE

2.1. Barwy zewnętrzne. Wagon tramwajowy komunikacji miejskiej powinny mieć nadwozie w następujących barwach:

- dolna część nadwozia od dolnej krawędzi do dolnej krawędzi okien - barwa czarna,

- górna część nadwozia od dolnej krawędzi okien - barwa kości słoniowej,

- część dachowa - barwa szara.

Dopuszcza się stosowanie innych barw niż czerwona i kości słoniowej, jeżeli są one tradycyjnie stosowane w danym przedsiębiorstwie komunikacyjnym. W odniesieniu do wagonów 105 N okwary okienne powinny mieć czarną obrzeżkę.

2.2. Barwy wewnętrzne. Część górna wewnątrz nadwozia od dolnej krawędzi okien i sufit powinny być utrzymane w barwie kości słoniowej.

Część dolna wewnątrz nadwozia może być utrzymana w barwach odmiennych, ale w miarę możliwości - jednolitych. Przy stosowaniu płyt z tworzyw sztucznych zaleca się stosowanie płyt najbliższych kolorowi i utrzymanych w naturalnych barwach drewna. Jeżeli będą to płyty należące do formy brzozy, sosny lub świerku, dopuszcza się stosowanie ich w jednym odcieniu, zarówno na sufity, jak i boczne ściany.

3. TABLICE

3.1. Rodzaje tablic. Wagon lub pociąg tramwajowy komunikacji miejskiej powinny mieć następujące tablice:

- tablica kierunkowa czotowa,
- tablica informacyjna boczna,
- tablica liniowa przednia,
- tablica liniowa tylna,
- tablica - zjazd do zajezdni.

3.2. Wygląd tablic. Tablice powinny mieć następujące napisy i znaki:

- Tablica kierunkowa czotowa o barwie białej powinna mieć wymiary dostosowane do wymiarów świetlika oraz napis obejmujący numer linii, umieszczony z lewej strony i nazwy przystanków krańcowych oraz ruchomą strzałkę wskazującą kierunek jazdy.

Dopuszcza się inne, obecnie stosowane rozwiązania.

Dla linii BIS ponadto napis BIS (w barwie czerwonej) umieszczony poziomo pod numerem linii. Wysokość cyfr i liter powinna być utrzymana w proporcji do wysokości tablicy i zapewniona czytelność z odległości 20 m w normalnych warunkach atmosferycznych. Tablica powinna mieć urządzenie podświetlające.

Wskazówka barwy czerwonej, cyfry i litery czarne. W przypadku stosowania filmów wskazówka powinna być zamontowana w obudowie świetlika.

Dla wagonów typu N dopuszcza się niepodobienie na tablicy kierunkowej czotowej numeru linii.

- Tablica informacyjna boczna o barwie białej powinna mieć wymiary dostosowane do miejsc, w których jest umieszczana oraz dwustronny napis obejmujący numer linii

Zgłoszone przez Instytut Kształtowania Środowiska
Ustanowione przez Dyrektora Instytutu Kształtowania Środowiska dnia 6 lipca 1977 r.
jako norma obowiązująca w zakresie produkcji od dnia 1 stycznia 1979 r.
(Dz. Norm. i Miar nr 35/1977 poz.118)

4. NAPISY I ZNAKI OBOWIĄZUJĄCE

4.1. Litery i cyfry. W napisach informacyjnych należy stosować litery i cyfry wg BN-67/9310-03. W napisach i znakach zewnetrznych i wewnętrznych dopuszcza się stosowanie kalkonów, malowania lub innych technik.

4.2. Umieszczenie napisów i znaków - wg schematów na rys. 1 + 5.

4.3. Napisy i znaki zewnętrzne wagonu

4.3.1. Numery tablorow powinny być dwucyfrowe o barwie białej, podświetlanej barwą czarną, o wysokości nie mniej niż 130 mm.

4.3.2. Herb miasta powinien być malowany według wzoru przyjętego dla danego miasta lub przedsiębiorstwa.

4.3.3. Napis "Po wyjeździe odjechać nie wolno" powinien mieć barwę białą, wyraźnie odcinającą się od tła, wysokość liter 20 mm.

4.3.4. Znak informacyjny "Waga wysoko napiecia" wg rys. 6, powinien być umieszczony na maksymalnej wysokości nadwozia, w miejscu przeznaczonym do wchodzenia na dach wagonu.

4.4. Napisy i znaki wewnętrzne wagonu

4.4.1. Numery tablorow należy umieszczać nad szybami czotowymi i tylnymi. Wysokość cyfr - nie mniejsza niż 50 mm, barwa czarna. W wagonach 105 N numer tablorowy powinien być umieszczony w górnej części szyby odśrodkowej za motorownicą.

4.4.2. Napis "Po wejściu do wagonu nie wysiadać" powinien mieć barwę czerwoną, wysokość liter 20 mm i powinien być umieszczony nad drzwiami.

4.4.3. Napis informacyjny o awaryjnym sposobie otwarcia drzwi powinien być umieszczony nad drzwiami, mieć barwę czerwoną, wysokość liter 10 mm. Dotyczy on tylko drzwi zamykanych automatycznie.

4.4.4. Znak informacyjny "Waga wysoko napiecia" powinien być umieszczony wg rys. 6 na drzwiach szklanych bezpiecznych, bezpośrednio obok zanku.

4.4.5. Napis "Świeca alarmowa" lub "Bygnal" powinien być umieszczony nad oknami razem ze strzałką o barwie czerwonej wskazującą stronę alarmu.

Wysokość liter 20 mm, barwa liter czerwona. W wagonach 105 N napis "Bygnal" umieszcza się obok przycisku sygnału bez strzałki.

4.4.6. Napis "Miejsce dla inwalidów" powinien mieć barwę czarną, wysokość liter nie mniejszą niż 30 mm. Zaleca się zamiast napisu stosowanie znaku rys. 8.



BN-77/9396-04

Rys. 6

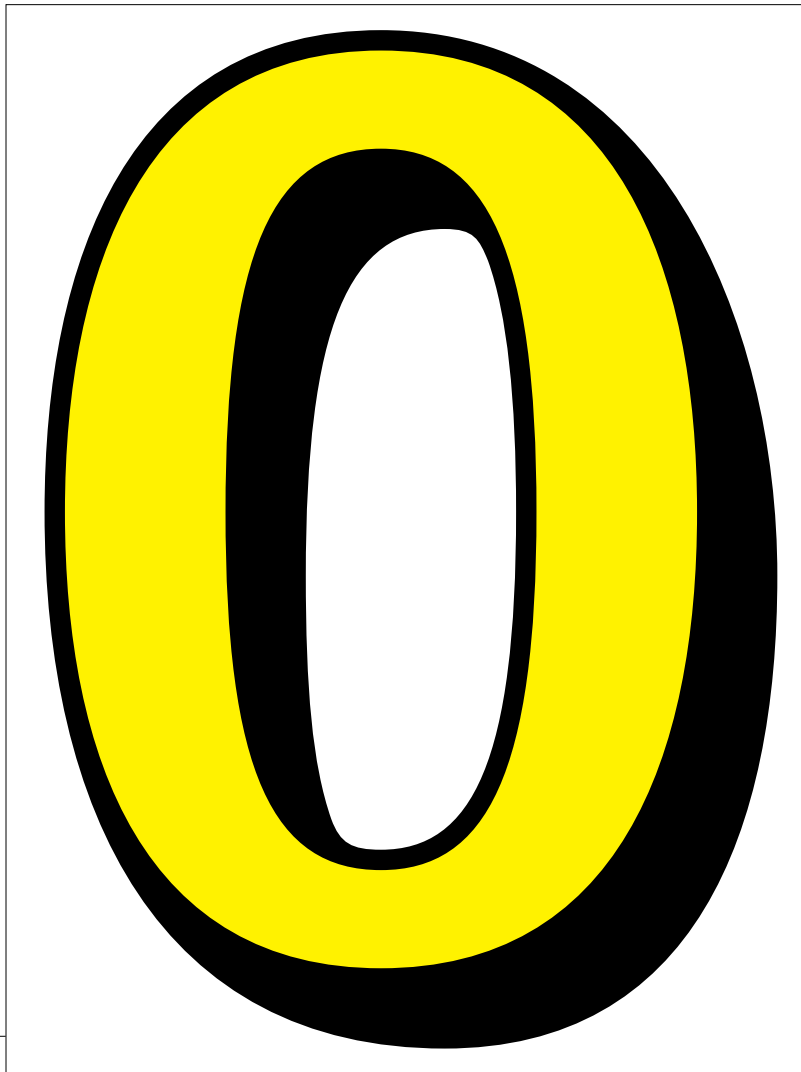


BN-77/9396-04

Rys. 7

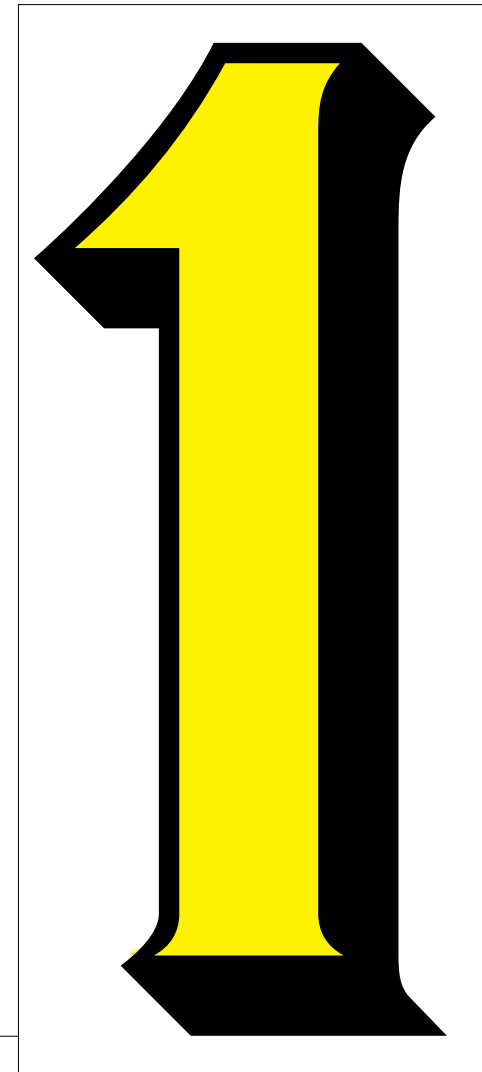
4.4.7. Napis "Miejsce dla osób z dziećmi na ręku" - powinien mieć barwę czarną. Wysokość liter nie mniej niż 30 mm. Zaleca się zamiast napisu stosowanie znaku rys. 8.

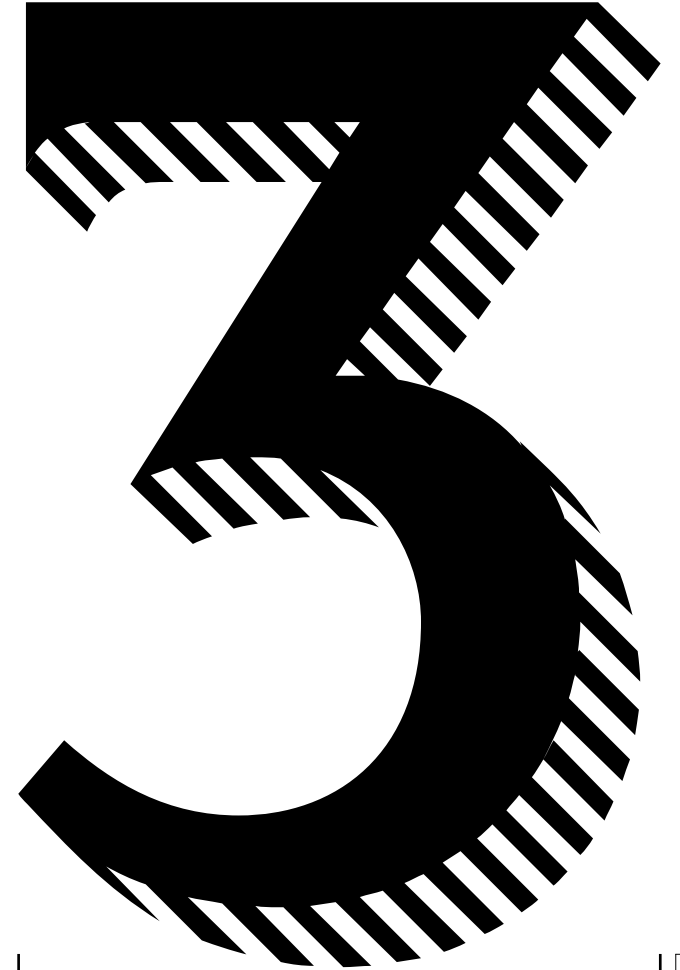


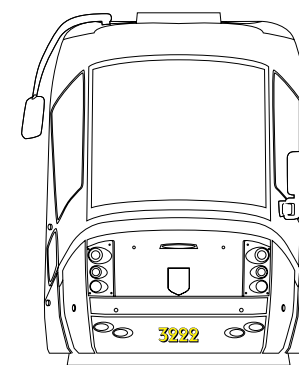
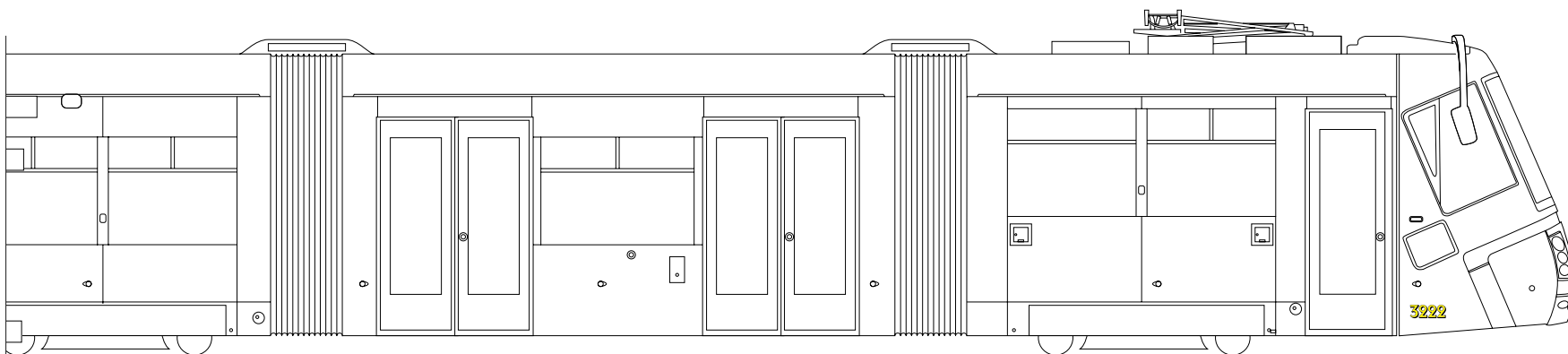
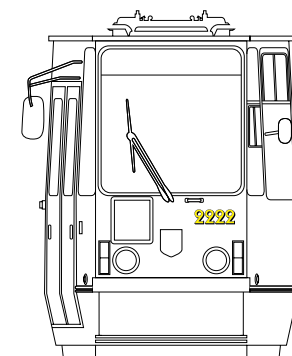
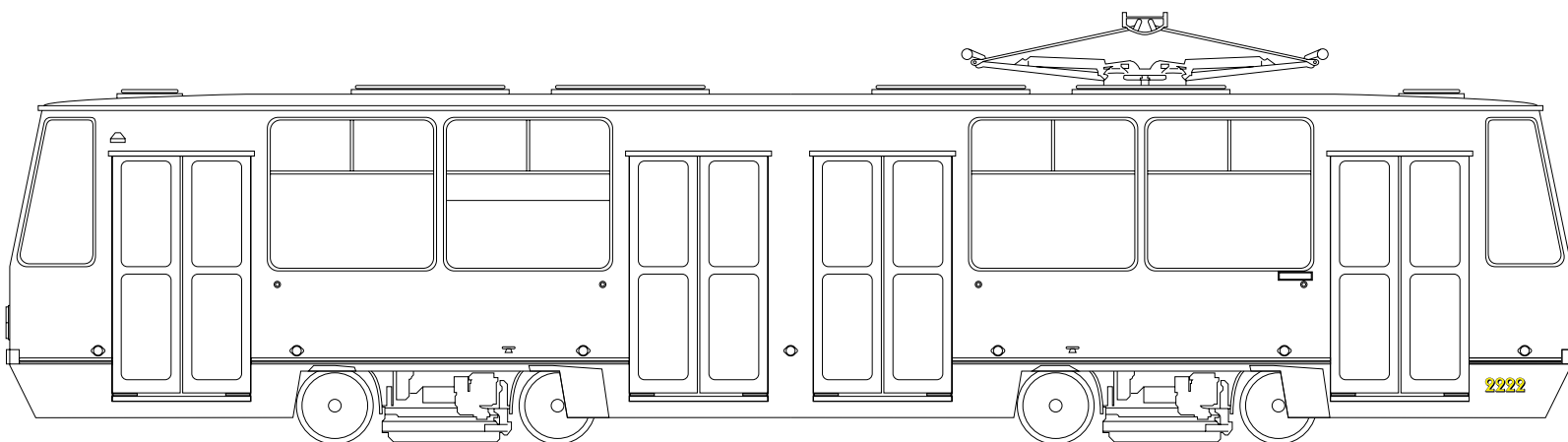
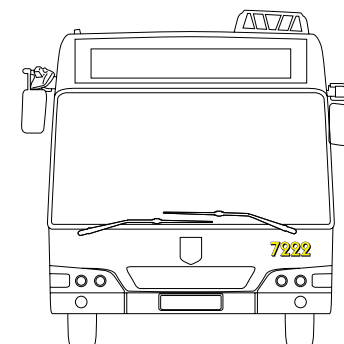
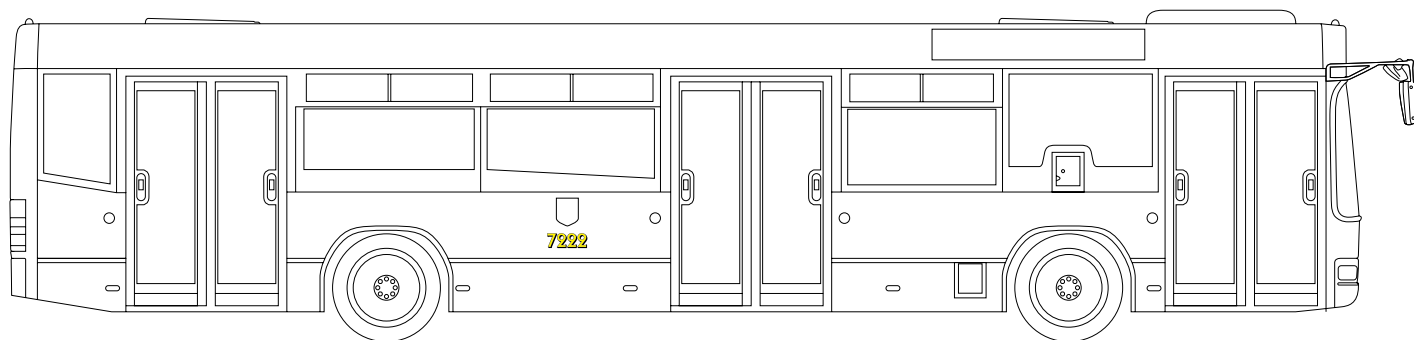


Grubsze linie wyznaczają najdalej
wysuniętą część cyfr.

Cieńsze linie określają światło
międzyliterowe, indywidualnie wyznaczone
dla każdej cyfry.







Przykłady występowania dwójki
o zamkniętej budowie



Karta ze wzornika krojów pism firmy Monotype
prezentująca litery czcionki Albertus Titling.

X X X X X X X

Y Y Y Y Y Y Y

Z Z Z Z Z Z Z

1 1 1 1 1 1

2 2 2 2 2 2

3 3 3 3 3 3 3

4 4 4 4 4 4 4

5 5 5 5 5 5 5

6 6 6 6 6 6 6

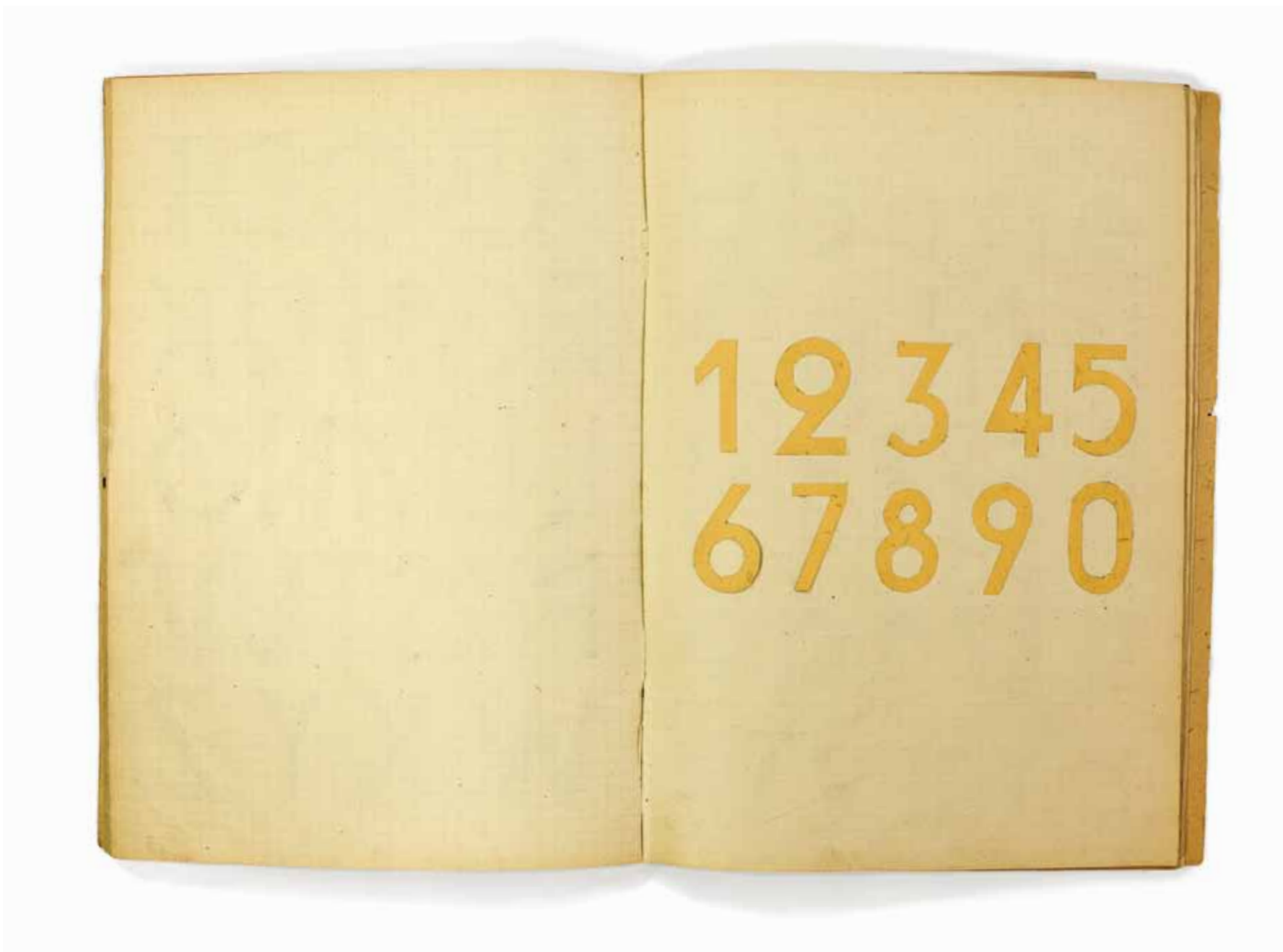
7 7 7 7 7 7 7

8 8 8 8 8 8 8

9 9 9 9 9 9 9

0 0 0 0 0 0 0

Zeszyt do zadań z przedmiotu Liternictwo
Jerzego Sułowskiego, prawdopodobnie wyko-
rzystywany w tajnym nauczaniu,
Kraków 1944.



Zeszyt do zadań z przedmiotu Liternictwo
Jerzego Sułowskiego, prawdopodobnie wyko-
rzystywany w tajnym nauczaniu,
Kraków 1944.



kel, zwischen dessen Schenkel ein kleiner Bogen so gesetzt wird, daß die untere Spitze annähernd den Kreuzungspunkt trifft. Dem k ein c vorangestellt ergibt ck. Die Schreibung des z geht wie folgt vor sich: An der oberen Zeilengrenze der Mittelzeile führt man einen geraden Strich aus, geht in der Federrichtung um gute Strichbreite herunter; ein Bogen wie bei h folgt. Im unteren Zeilenraum bildet sich durch Umkehrung eine Schleife.

Bevor der Übende mit dem Studium der Großbuchstaben beginnt, lerne er die kleinen Buchstaben sicher zu schreiben. Bei den deutschen Schriftformen sind die kleinen Schriftzeichen gegenüber den großen einfacher und leichter zu schreiben. Die kleinen Buchstaben bilden die Grundlage der Zeile und das Schriftbild wird wesentlich durch die Schreibweise der kleinen Buchstaben bestimmt. Mit einfachen Worten beginnt man die Textübung, z. B. nun, nummer, rummeln. Man versuche sich die Grundgesetze des Schreibens daran klar zu machen. Wichtig ist die Gleichheit des Buchstabenabstandes und des Buchstabeninnenraumes bei den Zeichen mit zusammentreffenden Vertikalen. Treffen Rundungen aufeinander, dann muß eng zusammengerückt werden. Diese Regeln sind im Prinzip schon bekannt (Satzschreiben Seite 28). c und r rücken, da sie auf der rechten Seite offen sind, so nahe wie möglich an den Nachbarbuchstaben heran. Man kann das Wörtchen „nun“ mit dem Bild eines Zaunes vergleichen, dessen Stäbe regelmäßig verteilt sind. Die Wirkung muß ruhig und gleichmäßig sein. Das Wort „nummer“ ist schon interessanter, treten doch e und r aus dem Gleichmaß der Vertikalbuchstaben heraus. Der Schreiber prüfe das Ergebnis daraufhin, ob die Buchstaben gerade in der Zeile stehen. Die Zahlen sind aus dem eben und dem auf Seite 27 Gesagten verständlich. Bei den deutschen Schriften reichen die Zahlen in den oberen und unteren Zeilenraum.

Großbuchstaben

Bereiten die Kleinbuchstaben keine Schwierigkeiten mehr, dann nehme man der Reihe nach die Großbuchstaben durch. Auffallend erscheint bei diesen Formen die Tendenz in die Breite zu gehen. Diese Buchstabengebilde zeigen volle Rundungen und kräftige Betonung aller Teile. Es wird jeden Schriftinteressenten anfänglich überraschen, wie harmonisch sich die eigenwilligen Gebilde der Großbuchstaben in das gleichmäßige Gefüge der Gemeinen einordnen lassen.



Abb. 76



Rys. 15-10. Projekty dekoracyjne na 22 Lipca



Rys. 15-11. Elementy dekoracyjne na 22 Lipca

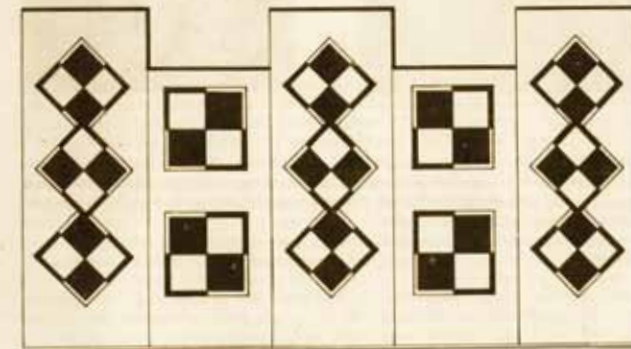
Na rysunku 15-14 jest podany projekt dekoracji na Święto Lotnictwa. Dekoracja składa się z pięciu ekranów, które mogą być wykonane z szarego papieru lub płótna, a na nich są umieszczone znaki lotnictwa polskiego o barwach biało-czerwonych.

206



Rys. 15-12. Fragment dekoracji na 22 Lipca

Rys. 15-13. Element dekoracyjny na święto narodowe 22 Lipca



Rys. 15-14. Projekt dekoracji na Święto Lotnictwa

18"

207





Wykorzystywanie dwójki o zamkniętej konstrukcji w numizmatach i walorach filatelistycznych.





ABCDEF GHI
JKLMNOPQ
RSTUVWXY
ZÇ1234567890
abcdeěfghchiíj
klmnopqrsβtu
vwxyýzž&.,-:; '?!

Krój pisma Post Antiqua, H. Berthold A.G. 1932



Spis treści:

Warsztaty typoaktywistyczne w galerii
Dizajn - BWA Wrocław na fotografiach
2 - 51

Kontekst **59**

Kim jest typoaktywista? **61 - 62**

Typoaktywizm - instrukcja **63 - 68**

Tekst źródłowy: Tomasz Sielicki,
*Wygląd wrocławskich tramwajów - barwy,
oznaczenia, symbolika* **76 - 111**

Analiza typograficzna wrocławskich
cyfr taborowych **119 - 121**

Cyfry taborowe na folii samoprzylepnej
przed poprawą **122**

Cyfry taborowe poprawione przez typoak-
tywistów **123 - 129**

Przykłady występowania dwójki
o zamkniętej budowie **136 - 157**

Logotypy - autorzy i rok powstania:



BWA
Wrocław
— Galerie
Sztuki
Współczesnej

Projekt: Andrzej Bator, 2002



Projekt: Paweł Grabowski, 2004

**Ministerstwo
Kultury
i Dziedzictwa
Narodowego**

Projekt: Darek Komorek, 2009



Projekt: Jakub Stępień (Hakobo), 2012



Projekt: Acztery, 2007

Publikacja jest podsumowaniem rocznej współpracy pomiędzy galerią Dizajn - BWA Wrocław, Marianem Misiakiem i MPK Wrocław.

Projekt zrealizowany dzięki wsparciu Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

Wydawca: BWA Wrocław - Galerie Sztuki Współczesnej
ul. Wita Stwosza 32, 50 -149 Wrocław
www.bwa.wroc.pl

Dyrektor: Marek Puchała

Redakcja: Marian Misiak, Katarzyna Roj,
Michał Grzegorzek

Fotografie (o ile nie zaznaczono inaczej): Olaf Schindler, Marta Przeciszewska, Jakub Stępień

Teksty: Marian Misiak, Katarzyna Roj, Tomasz Sielicki, Michał Grzegorzek

Korekta: Maria Narewska, Michał Grzegorzek

Projekt graficzny: Marian Misiak
Współpraca: Maciej Kodzis

Druk: Wrocławska Drukarnia Naukowa PAN
im. Stanisława Kulczyńskiego Sp. z o.o.
ul. Lelewela 4
53-505 Wrocław

Nakład: 450 egz.

ISBN: 978-83-63505-15-8