

# VIZUÁLNÍ IDENTITA SVĚTOVÝCH ŽELEZNIC

Lukáš Pertl

---

Bakalářská práce  
2008



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta multimediálních komunikací

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Fakulta multimediálních komunikací

Ústav reklamní fotografie a grafiky

akademický rok: 2007/2008

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Lukáš PERTL

Studijní program: B 8206 Výtvarná umění

Studijní obor: Multimedia a design – Grafický design

Téma práce: 1. Teoretická část:  
Vizuální identita světových železnic

2. Praktická část:  
Vizuální identita vlastní fiktivní železnice

Zásady pro vypracování:

### 1. Teoretická část:

rozsah práce: minimálně 25 stran + přílohy, odevzdat v elektronické podobě (dle předepsané celouniverzitní šablony .rtf) ve formátu PDF na 1 ks CD nosiči, dále odevzdat 2 kusy výtisků elektronické podoby práce a 1 výtisk graficky zpracované bakalářské práce, která může mít volnější grafickou podobu.

Pokyny pro vypracování: prostudujte a analyzujte dostupné materiály vážící se k zadanému tématu, formulujte své závěry a získané vědomosti.

### 2. Praktická část:

rozsah práce a pokyny pro vypracování: vytvořte koncepční návrhy vizuálního stylu a dalších grafických prvků, ve variantách, vytvořte malý design manuál a případně další doprovodné grafické materiály k zadanému tématu.

Rozsah práce: viz Zásady pro vypracování  
Rozsah příloh: viz Zásady pro vypracování  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/umělecké dílo

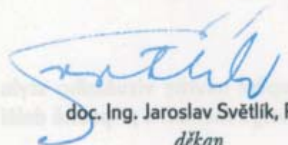
Seznam odborné literatury:

Doporučené zdroje:

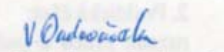
veškeré knihovnické fondy na území ČR, webové stránky vztahující se k tématu,  
odborné časopisy a další literatura po konzultaci s vedoucím práce.

Vedoucí bakalářské práce: dr ak. soch. Rostislav Illík  
Ústav reklamní fotografie a grafiky  
Datum zadání bakalářské práce: 7. ledna 2008  
Termín odevzdání bakalářské práce: 9. května 2008

Ve Zlíně dne 7. ledna 2008

  
doc. Ing. Jaroslav Světlík, Ph.D.  
děkan



  
MgA. Václav Ondroušek  
ředitel ústavu

## **PROHLÁŠENÍ**

Prohlašuji, že jsem práci vypracoval samostatně s použitím pouze literatury a ostatních zdrojů uvedených v příloze.

Ve Zlíně dne 13. 8. 2008

Lukáš Pertl

## **ABSTRAKT**

Ve této práci jsem zpracoval vizuální identitu světových železnic. Ta se skládá z logotypu, barevných schémat vlaků, označení stanic a zastávek, orientačních systémů na nádražích, dále uniforem personálu, tiskovin ... V závěru práce popisuji změnu vizuální identity Českých drah.

Klíčová slova: doprava, vizuální identita, železnice, logotyp, České dráhy

## **ABSTRACT**

Subject of this work is Visual identity of the world railways. Visual identity consists of logo, color themes of trains, signs at railway stations, orientation systems, uniforms, printed matters, ... At the end of my work I write about new visual identity of Czech Railways.

Keywords: transport, visual indentity, railway, railroad, logotype, Czech Railways

## **PODĚKOVÁNÍ**

Chtěl bych poděkovat vedoucímu své práce dr ak. soch. Rostislavu Illíkovi a MgA. Václavu Ondrouškovi za odbornou pomoc při mé práci, Bohumilu Vašákovi DiS. a MgA. Petru Štěpánovi ze studia Najbrt za poskytnuté informace a tomu pánovi, co vymyslel internet.

Kreativita znamená vidět to, co vidí ostatní, ale něco jiného si u toho myslet.

**Francis Picabia**

**OBSAH**

<b>ÚVOD.....</b>	<b>8</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST.....</b>	<b>9</b>
<b>1 VIZUÁLNÍ IDENTITA.....</b>	<b>10</b>
1.1 OBEČNÁ DEFINICE VIZUÁLNÍ IDENTITY .....	10
1.2 VÝČET SOUČÁSTÍ VIZUÁLNÍ IDENTITY ŽELEZNIC NA PŘÍKLADU RAKOUSKÝCH DRAH.....	11
1.2.1 Okřídlené kolo jako výchozí logo železnic .....	11
1.2.2 Barevné schéma vlaků .....	13
1.2.3 Uniformy .....	13
1.2.4 Orientační systém .....	14
1.2.5 Tiskoviny a propagace .....	14
1.2.6 Webová prezentace .....	15
1.2.7 Další prvky vizuální identity .....	15
<b>2 SVĚTOVÉ ŽELEZNICE.....</b>	<b>17</b>
2.1 SEVERNÍ A STŘEDNÍ AMERIKA .....	17
2.2 JIŽNÍ AMERIKA.....	22
2.3 AFRIKA.....	25
2.4 ASIE.....	28
2.5 AUSTRÁLIE .....	35
2.6 EVROPA.....	38
2.7 BRUNEL AWARDS .....	60
<b>3 ČESKÉ DRÁHY .....</b>	<b>61</b>
3.1 DOSAVADNÍ VIZUÁLNÍ IDENTITA.....	61
3.2 NOVÁ IDENTITA VYTVOŘENÁ STUDIEM NAJBRT .....	62
<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>65</b>
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST .....</b>	<b>66</b>
<b>4 VIZUÁLNÍ IDENTITA FIKTIVNÍ ŽELEZNICE PERTL BAHN ...</b>	<b>67</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>70</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>71</b>

## ÚVOD

Vzhledem k praktické části méj bakalářské práce – Vizuální styl vlastní fiktivní železnice – jsem si zvolil i téma teoretické části, tedy zmapovat současnou vizuální identitu světových železnic. Před samotným rozbořením vizuální identity železničních společností jsem se snažil tento pojem definovat a zasadit ho do souvislostí v oblasti vizuální komunikace.

Poté jsem na příkladu Rakouských drah vyjmenoval součásti vizuální identity, které se týkají právě železnice, jako logo, jeho použití na vlacích, orientační systém, tiskoviny a další prvky.

Po tomto výčtu je ale zřejmé, že vyhledání a zpracování všech prvků vizuální identity světových železnic by bylo velmi obtížné a také na mnohem větší rozsah, než na jednu bakalářskou práci. Z toho důvodu je u většiny zemí představen jen logotyp, jako nejdůležitější část vizuální identity a jeho použití nebo často i nepoužití na vlacích. Myslím si totiž, že už i kvalita zpracování logotypu nám dost vypovídá o úrovni celého systému vizuální identity železnice dané země nebo dopravní společnosti.

Podrobněji se tedy věnuji těm, podle mého názoru, dobře zpracovaným.

Tato druhá část práce je členěna do podkapitol podle světadílů, což myslím napomáhá přehlednosti a zachovává se tak lokální a historický kontext, kdy můžeme vedle sebe porovnávat společnosti působící na jednom kontinentu.

Do výčtu jsem se snažil zahrnout hlavně země, ve kterých jsou v provozu národní železniční společnosti, protože v mnoha zemích jsou dráhy zprivatizovány a rozdrobeny na mnoho soukromých společností, navíc působících i ve více státech najednou a tam už nefunguje identifikace železnice s danou zemí. Pokud jsem ale uvedl soukromé společnosti, jedná se o ty nejvýznamnější v dané zemi. Kde to bylo zřejmé, rozlišoval jsem společnosti, které zajišťují osobní a které nákladní dopravu (tak jako u nás ČD a ČD Cargo). Je třeba si totiž uvědomit, že „dráhy“ nejsou jedna společnost, ale nejčastěji je jejich členění na 3 složky s tím, že každá může mít statut samostatné společnosti a jiného vlastníka: 1. osobní dopravce 2. nákladní dopravce 3. správce infrastruktury (železniční síť jako takové), ve své práci jsem tedy uváděl jen první dvě společnosti. V Evropské unii je toto dělení standardem.

Třetí část práce se věnuje jen Českým drahám, jejich dosavadní vizuální identitě a i té nové, která už se v současnosti objevuje a jež byla vytvořena studiem Najbrt.

V kapitole ZÁVĚR je zhodnocení teoretické části a popsán její přínos pro vlastní praktickou část. Ta je prezentována v kapitole PRAKTICKÁ ČÁST a jedná se o vizuální identitu pro vlastní fiktivní železnici Pertl Bahn.



## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

# 1 VIZUÁLNÍ IDENTITA

## 1.1 OBECNÁ DEFINICE VIZUÁLNÍ IDENTITY

Internetový Business Dictionary ([www.businessdictionary.com](http://www.businessdictionary.com)) definuje vizuální identitu takto: „Viditelné prvky značky jako barva, forma a tvar, kterými je zjednodušeně vyjádřen její význam, jež nemůže být sdělen jen slovy samotnými. V širším smyslu (firemní identity) mohou pod vizuální identitu spadat prvky jako architektura budov, barevná schémata a jednotné firemní oblečení.“ Základním stavebním prvkem vizuální identity je ale samozřejmě logotyp a potom jeho aplikace.

Vizuální identita je podle mě velmi silný prostředek, nejen dnešního marketingu, pro zviditelnění a odlišení nějakého „produktu“ na trhu. Slovo produkt je ale velmi zjednodušené, nemusí se totiž jednat jen o nápoj, automobil nebo film, častěji si totiž tento pojem spojujeme s celými společnostmi nebo institucemi a vizuální identitu mají dnes také města, kraje i státy. Stále se ale jedná o odlišení mezi ostatními a stále jde o to zaujmout „zákazníky“ a vydělat na svých přednostech zviditelněných právě vizuální identitou.

U firem se pojem vizuální identita v podstatě rovná pojmu corporate design, který v sobě zahrnuje všechny prvky vizuální identity. Na stejné úrovni jako corporate design jsou potom další složky pro budování kvalitní značky a to:

Corporate communication – správná komunikace firmy s okolím a to jak pomocí reklamy, tak například přes své tiskové oddělení.

Corporate culture – jako soubor sdílených hodnot, cílů a postojů firmy, kterými by se měli zaměstnanci řídit. Tyto cíle často vycházejí z historie firmy nebo jsou spojeny s regionální či národní příslušností.

Corporate product – vybudování samostatných značek – identit pro jednotlivé produkty, jenž na svoji mateřskou firmu zpětně odkazují a díky tomu, že jsou to konkrétní, většinou hmatatelné věci, pomáhají lepší identifikaci zákazníka s celou společností.

Všechny tyto složky dohromady tvoří Corporate identity, Firemní identitu – jednotnou „tvář“ celé firmy, která je nezbytná pro úspěšnou firmu.

Celkový dojem, pocit který člověk má při vyslovení jména firmy nazýváme corporate image. Tento mentální obraz firmy se může náhle změnit na základě zpráv a okolností, které se o firmě dozvíme například z médií. Hlavně velké firmy proto používají různé reklamní a

marketingové strategie pro vylepšení svého obrazu před zákazníkem, když nastane nějaká krizová situace.

V rámci svojí práce se tedy budu dále věnovat firemní vizuální identitě, tedy corporate designu. Celou škálu součástí corporate designu železniční společnosti popisují v následující části o Rakouských drahách.

## 1.2 VÝČET SOUČÁSTÍ VIZUÁLNÍ IDENTITY ŽELEZNIC NA PŘÍKLADU RAKOUSKÝCH DRAH



*Obr. 1. Okřídlené kolo se zeměkoulí na budově Hlavnej stanice v Bratislavě*

### 1.2.1 Okřídlené kolo jako výchozí logo železnice

Nejznámějším symbolem železnice, který se každému vybaví je bezesporu okřídlené kolo. Není jednotný názor na počátek používání tohoto symbolu, někteří ho vidí v Anglii za průkopníka železnice George Stephensona. Podle knihy „Železniční móda“ Mojmíra Krejčířika se tento symbol poprvé objevil na tolaru z roku 1835, který se razil při příležitosti zahájení provozu první německé parostrojní železnice z Norimberka do Fürthu.

Stejně tak se liší i výklady původu této symboliky. Nejrozšířenější je verze o upraveném atributu římského boha obchodu Merkura. Byl totiž také ochráncem poutníků a cestování vůbec, proto měl okřídlené „opánky“ a přilbu, což bylo prý inspirací pro symbol železnic. Některí historici však vidí v okřídleném kole symbol síly jako fyzikální veličiny a také technologického pokroku.

Původní logotyp (nebo tehdy spíš ještě znak) Rakouských drah byl také tvořen klasickým symbol okřídleného kola. Bylo několikrát stylizováno až do podoby které v sobě zároveň obsahuje verzálky ÖBB (Österreichische Bundesbahnen). V sedmdesátých letech ho nahradilo modernější, dynamičtější logo tvořené počátečním písmenem „O“. Nejnovější se opět vrací ke zkratce ÖBB, kde je verzálka „Ö“ zároveň ve významu symbolu on / off, který se používá na mnoha elektrických zařízeních. Stále velmi často ale můžeme vidět i použití staršího loga nebo dokonce kombinace obou. Současné logo ÖBB je doplněno slogany, které se obměňují, například: „Bahn wirkt“, nebo jsou pod něj dopisovány názvy sekcí celé skupiny ÖBB jako například „Infrastruktur Betrieb“.

Logo nákladní společnosti – Rail Cargo Austria s logem ÖBB tvarově nesouvisí, zachovává si sice stejnou barevnost, ale je v něm použit jiný font. Podobnost by se možná dala najít ve zkoseném červeném obdélníku, i když v obou logách má jiný poměr stran i úhel zkosení. Příslušnost ke skupině ÖBB je deklarována v řádku pod logem.



**Bahn wirkt.**



Obr. 2. Logo Rakouských železnic

Obr. 3. Logo nákladního dopravce



Obr. 4. Stylizované okřídlené kolo se zkratkou ÖBB



Obr. 5. Logo ze 70tých let



Obr. 6. Ukázka kombinace nejnovějšího i předchozího loga

### 1.2.2 Barevné schéma vlaků

Nátěry vlaků a vagónů jsou velmi výrazným prvkem pro sjednocení identity železnice, vždyť vlak samotný je to, oč tu běží. Dříve se často barevná schémata na lokomotivách používala pro rozlišení elektrických a motorových typů, dnes už se ale prosazuje jednotný styl pro všechny. Různá barevnost vagónů se někdy používá pro první a pro druhou třídu nebo lůžkové a spací vozy. V současnosti se některé lokomotivy i vagóny používají jako nosiče reklamních sdělení. U nás například jezdí elektrické lokomotivy s motivem ČEZ nebo Poštovní spořitelny.

Rakouské železnice mají celkem jasně danou barevnost, která vychází z barev státní vlajky, tedy červenou, bílou a černou hlavně pro texty, někdy se vyskytuje jako doplňková barva i šedá. Tuto barevnost víceméně dodržují jak na lokomotivách, tak i vagónech a činí je tak jasně rozpoznatelnými. Celkem povedené je i zpracování příměstského vlaku City Shuttle, který můžeme vidět i u nás například na nádraží v Břeclavi.



Obr. 7. Současné loga na lokomotivě typu Taurus



Obr. 8. Příměstský vlak City Shuttle

### 1.2.3 Uniformy

O vážených průvodcích a jejich uniformách nejčastěji mluví a píší ti, kteří vzpomínají na „staré zlaté časy“ železnice. Je pravda (alespoň podle literatury), že dříve měli lidé zaměstnanci drah ve větší úctě a vážnosti. Někdy měly uniformy i výložky, podle nichž se rozlišovala hodnost zaměstnanců železnice, podobně jako u armády.

Stejně jako na vlacích Rakouských drah, tak i na uniformách jsem viděl užití obou log, kdy měl přednosta stanice čepici se starým a uniformu s novým logem.

### 1.2.4 Orientační systém

Je velmi důležitá součástí každého nádraží, ale i letiště, administrativní budovy nebo nemocnice. Hlavní funkcí orientačního systému je samozřejmě dovést nás k cíli – k východu, na 3. nástupiště nebo na toaletu a to se mu daří především proto, že je tvořen ze sady piktogramů, tedy každému srozumitelných obrázků, které nepotřebují další textový popis.

Na fotografii je ukázka orientačního systému z vídeňského nádraží Praterstern. V porovnání s dočasnou cedulí informující o místě konání fotbalového mistrovství světa jsou piktogramy na stálém systému malé a hůře čitelné. Lépe a čitelněji je podle mě vyřešen orientační systém používaný ve vídeňském metru.



Obr. 9. Ukázka orientačního systému z nově zrekonstruovaného nádraží Vídeň – Praterstern



Obr. 10. Orientační systém vídeňského metra

### 1.2.5 Tiskoviny a propagace

Z tiskovin souvisejících s dráhami asi každého nejdříve napadne jízdenka nebo jízdní řád. Dále je to množství informačních a propagačních letáků a plakátů, také billboardy sem patří. V současnosti je běžnou praxí železničních společností vydávání vlastního časopisu pro zpříjemnění cesty. Samozřejmostí jako pro každou jinou firmu jsou potom vizitky, dopisní papíry a obálky.

Tiskoviny i reklamní kampaně Rakouských drah jsou podle mě velmi kvalitní. Na uvedeném billboardu i plakátu je chytře propagována doprava vlakem jako ekologičtější než jízda autem.



Obr. 11., 12. Zdařilé reklamní kampaně Rakouských drah



Obr. 13., 14. Leták

### 1.2.6 Webové stránky

Jsou dnes nezbytným komunikačním a informačním prostředkem každé firmy, zvláště pak tak rozsáhlé, jakou je železniční společnost. Podle mě by měly v hned na první stráně obsahovat přehledný vyhledávač spojů, protože to je to, co většina návštěvníků stránek potřebuje nejčastěji. Důležité jsou ihned viditelné aktuální informace o provozu na železnici jako výluky a opravy na tratích. Potom by měly stránky obsahovat také strukturu členění společnosti a odkazy na ně, například na sekci nákladní přepravy. Všechny tyto a mnohé další informace by měly být dostupné i v anglickém jazyce.

Stránky rakouských železnic podle mě výše uvedené požadavky splňují.

### 1.2.7 Další prvky vizuální identity

Architektura železničních budov, tedy hlavně nádraží, může být dalším elementem, který

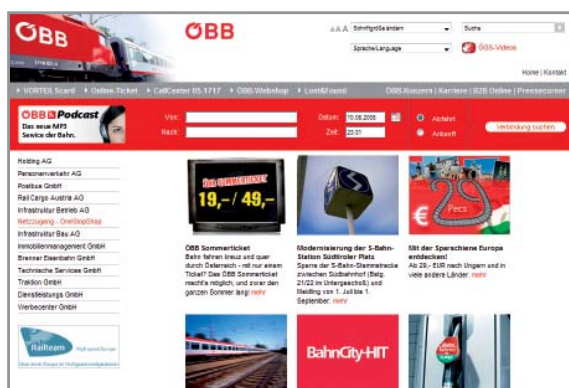
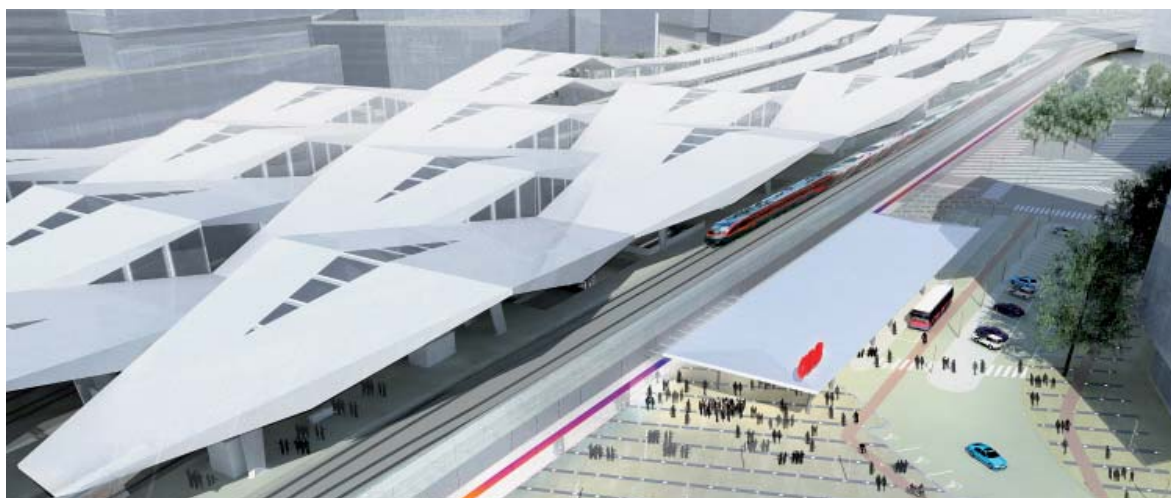
přispívá ke kvalitě vizuální identity a corporate designu společnosti. U historických nádraží je to citlivé přizpůsobení požadavkům současné železnice a u nově vznikajících pak v první řadě kvalitně zpracovaný architektonický projekt a správně vybraná poloha a napojení na systém městské hromadné dopravy, což je velmi důležité.

Důležité jsou samozřejmě i interiéry nádraží jako design pokladen, čekáren, výběr židlí a stolů v nich, ... To vše přispívá ke kvalitě cestování a pozitivnímu pohledu na celou firmu.

Ještě více se to však týká interiérů vagónů, zde se základní prvky vizuální identity jako barvy a logo mohou projevit ve vzorech na sedačkách nebo záclonkách. Jednotné by měly být i piktogramy použité pro označení WC, první a druhé třídy, zákazu kouření, ...

Doplňkovým sortimentem jsou potom reklamní předměty s logem drah jako trička, tašky, hrníčky.

V současnosti se ve Vídni začal realizovat obrovský projekt BahnhofCity na přestavbu vídeňských nádraží. Jeho centrem bude komplex Hlavního nádraží – Hauptbahnhof, který má být hotov v roce 2013. Po dokončení se stane téměř novou městskou čtvrtí, protože jeho součástí budou kromě dnes samozřejmých obchodů i hotely, byty, školka a škola. Ambicí Vídně je tak stát se hlavní dopravní křižovatkou střední Evropy.



Obr. 15. Vizualizace přestavby Hlavního nádraží ve Vídni

Obr. 16. Web Rakouských drah



## 2 SVĚTOVÉ ŽELEZNICE

### 2.1 SEVERNÍ A STŘEDNÍ AMERIKA

Severní Amerika je typická tím, že velká většina tamních tratí není elektrizovaná a tím, že tam železnice provozují jen soukromí dopravci.

#### Kanada

Kanada je země s rozsáhlou železniční sítí využívanou převážně pro nákladní dopravu. Tu zajišťují především dvě velké společnosti: Canadian National Railway a Canadian Pacific Railway, osobní přepravu pak společnost VIA Rail. Největší z nich je Canadian National, je také jedinou transkontinentální společností Kanady. Všechny tyto společnosti jsou soukromé.



Obr. 17. Logo CN je z roku 1959, od té doby nebylo redesignováno a dnes je jedním z nejrozpoznatelnějších kanadských symbolů, bylo dokonce zařazeno mezi Top 50 firemních log všech dob



Obr. 18. Autor loga, kanadský designer Allan Fleming



Obr. 19. Lokomotivy CN si udržují stále svoji červeno-černou barevnost spolu s negativním logotypem



Obr. 20. Bobr v logu Canadian Pacific je jedním z národních symbolů Kanady a vyjadřuje charakter společnosti svoji velkou pracovitostí



Obr. 21. Lokomotivy CP také používají výraznou červenou jako National Pacific



Obr. 22. a 23. V logu VIA Rail Canada se objevuje oficiální logo Kanady, vpravo vlak této společnosti.



## Mexiko

V Mexiku provozuje nákladní dopravu několik soukromých společností, nejvýznamější jsou: Kansas City Southern de México, která patří americké KCS, Ferromex a Ferrosur.



Obr. 25.



Obr. 24.



Obr. 26.



Obr. 27. a 28.

### Spojené státy americké

Spojené státy americké mají v současnosti nejrozsáhlejší železniční síť na světě, asi 240 000 km. Železnice je tam také mnohem více využívána pro nákladní přepravu než v Evropě, zatímco v USA bylo po železnici v roce 2000 převezeno asi 38% všeho nákladu, v Evropě to bylo jen 8%.

Osobní přepravu tam od roku 1971 zajišťuje jediná hlavní společnost – Amtrak, naopak velké množství je tam soukromých nákladních dopravců, do Třídy 1 (podle největšího ročního obrátu) patří 7 společností: BNSF Railway, Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway, CSX Transportation, Kansas City Southern Railway, Norfolk Southern Railway, Union Pacific Railroad. Hlavní nákladní dopravce ve Spojených státech, ale také v Kanadě a Mexiku sdružuje Association of American Railroads.

Na Aljašce provozuje osobní i nákladní dopravu Alaska Railroad Company.

Logo společnosti Union Pacific – štít – bylo vytvořeno už roku 1886, mělo ale jinou podobu než dnes, od té doby prošlo mnoha redesigny, na jednom z nich se podílel v roce 1981 designér Steff Geissbuhler ze studia Chermayeff & Geismar. Společnost Amtrak si nechala redesignovat logo (původní je z roku 1971) v roce 2000 Brentem Oppenheimerem ze společnosti OH&Co, ten už jim v roce 1999 vytvořil logo pro jejich vlaky Acela.



Obr. 29. a 30. Původní logo a nové logo společnosti Amtrak



Obr. 31. Logo vlaků Acela lehce evokuje svoji mateřskou firmu Amtrak



Obr. 32., 33. Nové a původní logo BNSF Obr. 34.



Obr. 35.



Obr. 36., 37., 38., 39. Povedená reklamní kampaň společnosti CSX, vlevo tištěná inzerce, vpravo televizní reklama



Obr. 40., 41.



Obr. 42., 43.



Obr. 44., 45.

### Panama

Ze střední Ameriky stojí za zmínku jen železnice Panamy, která těží ze své strategické polohy. Je to nejstarší transkontinentální železnice na světě. Působí zde Panama Canal Railway, také patří pod americkou Kansas City Southern. Ta provozuje osobní i nákladní dopravu.



Obr. 46., 47.

## 2.2 JIŽNÍ AMERIKA

V Jižní Americe už dráhy po privatizacích neprovozují jednotlivé státy, ale soukromé společnosti, často působící nejen v železniční, ale i v silniční dopravě a ve více státech najednou. Železnice tam nejsou v dobrém stavu.

### Argentina

Po privatizaci státních drah Ferrocarriles Argentino v roce 1991 tam vzniklo mnoho železničních společností, ty nejvýznamější jsou Nuevo Central Argentino, América Latina Logística (brazilská společnost) a Ferrosur Roca. Osobní přepravu zajišťuje například společnost Ferrobaires.



Obr. 48.



Obr. 49. Argentinský i brazilský dopravce



Obr. 50.



Obr. 51.

### Bolívie

Společnost Empresa Ferroviana Andina zajišťuje v Bolívii osobní i nákladní dopravu.



Obr. 52.

## Brazílie

Hlavními nákladními železniční dopravci v Brazílii jsou MRS Logística, América Latina Logística a Ferrovias Centro-Atlântica.



Obr. 53.



Obr. 54.



Obr. 55.

## Chile

Osobním dopravcem v Chile je Empresa de Los Ferrocarriles del Estado (EFE) nákladním například Ferrocarril del Pacífico (FEPASA)



Obr. 57.



Obr. 56. Obr. 58.



## Guatemala

Po předchozím úpadku se v Guatemale snaží obnovit svoji železnici Ferrovias Guatemala (FVG).



Obr. 59.



Obr. 60. Kolumbijský dopravce

## Kolumbie

Empresa Colombiana de Vías Férreas je nákladním přepravcem v Kolumbii, nyní již v likvidaci.

## Peru

Ferrovias Central Andino (FCCA) zajišťuje nákladní i osobní přepravu, Ferrocarril Transandino (FTSA) jen osobní a spíše turistická železnice PeruRail, jedna z nejnvýše položených na světě, vozí své pasažéry až na vrchol Machu Picchu.



Obr. 61., 62.



Obr. 63., 64.

## Venezuela

Venezuelské dráhy IAFE - Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado zajišťují jen osobní přepravu.



Obr. 65.

V ostatních jihoamerických státech železnice v podstatě neexistuje nebo nemá vytvořenu vizuální identitu.



## 2.3 AFRIKA

V Africe není železniční síť nijak zvlášť rozvinutá, ale přesto byla a je velmi důležitá pro rozvoj tamních států. S výstavbou prvních železnic se začalo za koloniálního období Francouzů a Angličanů zhruba od poloviny 19. století a to hlavně v severoafrických státech jako Maroko, Tunisko, Alžírsko a Egypt a v Jižní Africe. Hlavním důvodem výstavby těchto železnic byla přeprava nerostného bohatství a s ním spojený rozmach průmyslu.

### Alžírsko

Société Nationales des Transports Ferroviaires (SNFT) je alžírský dopravce.



Obr. 66.

### Egypt

Do otevření Suezského průplavu byl Egypt, důležitou součástí vnitrozemské cesty do Indie a na východ, proto tamní panovník Abbas I. nechal vybudovat železnici aby tuto dopravní tepnu podpořil, byla tak vybudována první železnice na africkém kontinentu, její první úsek se začal stavět roku 1852 a otevřen byl roku 1854. V současnosti tam fungují Egyptské národní dráhy.



Obr. 67.



Obr. 68.

### Jihoafrická republika

Největším přepravcem v zemi, ale i v celé Africe je společnost Transnet, která je členěna do osmi divizí, dvěma z nich jsou Metrorail a Spoornet. Metrorail provozuje vlaky městské hromadné dopravy v hlavních městských oblastech Jižní Afriky (Johannesburg, Kapské Město, Durbanu, ...), Spoornet zajišťuje dopravu a přepravu po celém území. Také provozuje známý luxusní turistický vlak Blue Train.



Obr. 70.



Obr. 69. Obr. 71.

### Maroko

Marocké osobní i nákladní národní železnice – Office Nationale des Chemin de Fer du Maroc (ONCFM).



Obr. 72., 73.

### Svazijsko

Svazická železnice funguje jen pro přepravu nákladu.



Obr. 74.

### Tanzánie

Tanzania Railways Corporation – dříve provozovala i lodní dopravu a hotely, dnes „jen“ osobní a nákladní železnici.



Obr. 75.

**Tunis**

Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens (SNCFT) - Tuniské železnice osobní i nákladní.



Obr. 76., 77.

**Uganda**

Uganda Railways Corporation.



Obr. 78.

**Zimbabwe**

National Railways of Zimbabwe (NRZ) – osobní přeprava mimo jiné kolem Viktoriiniých vodopádů.



Obr. 79.

## 2.4 ASIE

V Asii jsou velké rozdíly v rozvinutosti železnice a v používaných technologiích.

### Čína

Čína má po Spojených státech a Rusku třetí nejrozsáhlejší železniční síť, její celková délka je 77 000 km a její provoz řídí Ministerstvo železnic.

Výstavba železnic v Číně se zpočátku potýkala s nedůvěrou a obavami lidí, například se stalo, že se lidé vrhali pod kola vlaku, který jezdil kolem hřbitova, protože věřili, že to ruší klid jejich pozůstalých, tato železnice pak musel být uzavřena a stroje sešrotovány. Postupně se železnice prosadila a i za přispění Japonců (protože železnice byla dlouhou dobu japonská) byla vytvořena velká železniční síť. Paradoxem dnešní čínské železnici však je fakt, že jsou stále ještě v provozu parní lokomotivy z období 1. světové války a naopak mezi Šanghají a letištěm Pudong jezdí na světě vůbec první linka německého vlaku Transrapid, využívajícího principu magnetické levitace (Maglev). Mezi tímto technologickým rozpětím jezdí různé druhy vlaků, často s logem Čínských železnic – profil kolejnice v kruhu, ale na novějších vlacích už vidět není. Například vysokorychlostní vlaky nesou označení CRH – China Railway High-speed.

V oblasti Hong-Kongu působí ještě společnost Kowloon-Canton Railway Corporation.



Obr. 80.



Obr. 82.



Obr. 81.



Obr. 83.



  
**Transrapid International**

*Obr. 84., 85., 86. Obrovské rozdíly v železniční dopravě v Číně, na jedné straně tu funguje německý Transrapid na magnetickém polštáři, ale zároveň můžeme v běžném provozu vidět parní lokomotivu*

## Filipíny

Filipínské národní železnice vlastněné státem zajišťují osobní i nákladní dopravu.



*Obr. 87., 88. Na lokomotivě můžeme vidět starší verzi loga*

## Indie

Indie je jedna ze zemí, kde můžeme v běžném provozu vidět parní lokomotivu, kromě toho ale používají i celkem moderní elektrické lokomotivy. První komerční vlak v Indii vyjel na svou cestu v roce 1853. Tamní železnice jsou nyní ve vlastnictví státu a mají i své logo, ale na vlacích se téměř nevyskytuje, zaměstnanci si však některé lokomotivy „zdobí“ po svém, byly pro ně dokonce pořádány soutěže krásy.



*Obr. 89.*



Obr. 90. Takto si v Indii zdobí zaměstnanci své lokomotivy



Obr. 91. Indická lokomotiva, ovšem bez loga

## Írán

Íránské železnice, vlastněné státem, jsou rozdělené na Nákladní železniční společnost a Společnost pro přepravu pasažéru, která se jmenuje Raja. Vpředu mají íránské lokomotivy geometrický tvar ze státní vlajky symbolizující slovo Alláh, na boku potom logo železnic.



Obr. 92., 93.

## Izrael

Izraelské železnice zajišťují veškerou dopravu, tedy osobní meziměstskou i příměstskou a nákladní, jsou vlastněné státem.



Obr. 94., 95.

## Japonsko

Japonsko je vyhlášená železniční velmoc, počátek železniční dopravy se tam počítá od roku roku 1872, kdy byl zahájen denní provoz na trati mezi Shinagawou a Joklohamou. Dnes je tamní největší společnost Japan Railway Group (před privatizací v roce 1987 Japonské národní železnice) rozdělena na sedm společností, z nichž šest zajišťuje osobní přepravu ve všech oblastech země a sedmá je pro nákladní přepravu. Kromě toho tu ale také působí velké množství dalších soukromých dopravců.

Velmi známá je síť rychlovlaků Shinkansen, provozovat se začaly roku 1964 na trati mezi Ósakou a Tokiem, dnes jsou velmi oblíbené a bylo vyrobeno již několik generací těchto vlaků, někdy také nazývaných bullet-trains (podle tvaru jejich přední části jako kulky).

V roce 2003 dosáhl při testování nejrychlejší z nich 581 km/h a vytvořil tak světový rychlostní rekord.



Obr. 96., 97. Logo společnosti Japan Railway East a vpravo místa působnosti všech složek JR Group



Obr. 98., 99. Vlevo jeden z nejstarších a vpravo jeden z nejnovějších typů rychlovlaku Shinkansen

### Jižní Korea

Korejské státní dráhy, kromě standartních linek, provozují od roku 2004 i vysokorychlostní expres KTX. Rok 2007 byl pro korejskou železnici i pro celou zemi důležitý tím, že bylo po padesáti letech opět obnoveno pravidelné spojení se Severní Koreou.



Obr. 100., 101.

### Kyrgyzstán

Kyrgyzkaja Zeleznaja Doroga (KZD) je osobní i nákladní dopravce v zemi.



Obr. 102.

### Malajsie

Keretapi Tanah Melayu (KTM) je malajská dopravní společnost, vlastněná státem. Provozuje linky po celém území, ale i lokální linky KTM Komuter, které obsluhují Kuala Lumpur a okolí.



Obr. 103.



Obr. 104.



Obr. 105.



### Saudská Arábie

Osobní i nákladní dopravu v Saudské Arábii zajišťuje Saudi Railways Organization.

*Obr. 106.*



### Singapur

Singapuru zajišťuje mezinárodní spoje malajská společnost Keretapi, vnitrostátní železniční dopravu potom společnost SMRT, která provozuje kromě vlaků i autobusy a taxislužbu.



*Obr. 107., 108. Povedený název pro dopravní společnost*

### Taiwan

Na Taiwanu kromě standardních osobních a nákladních linek začaly od roku 2007 fungovat i vysokorychlostní vlaky japonského typu Shinkansen. Železnici tam provozuje Taiwan Railway Administration.



*Obr. 109., 110.*

### Thajsko

Thajské železnice jsou vlastněné státem a zajišťují osobní i nákladní přepravu.



*Obr. 111.*

## Uzbekystán

Osobní i nákladní dopravu zprostředkovávají státní železnice.



Obr. 112., 113.

## Vietnam

Vietnam se stejně jako Taiwan chystá za přispění Japonska vybudovat vysokorychlostní železnici Shinkanzen, všeobecně tam ale dráhy nejsou v dobrém stavu. Provozovatelem a vlastníkem je stát.



Obr. 114.

## 2.5 AUSTRÁLIE

První parní vlak jel v Austrálii v roce 1854 po tříkilometrové trati z Melbourne do Port Melbourne. Železnice se pak začala rychle budovat ve všech koloniích po celém území rozsáhlé země. Později však nastal problém, když bylo třeba jednotlivé tratě propojit, protože každá kolonie si vytvořila vlastní železniční síť s vlastním rozchodem kol a při delších cestách tedy bylo nutné několikrát přeseďat. Sjednotit tento rozchod trvalo celých 100 let, ale i dnes najdeme v Austrálii lokální tratě s úzkým rozchodem.

V dnešní době v Austrálii funguje několik osobních dopravců, orientovaných zvláště na turisty, kteří provozují linky skrz celou Austrálii, u nichž nejde ani tak o funkci přepravit pasážery na dané místo ale spíše o požitek z jízdy a krajiny, kterou projíždíte. Většina těchto linek – vlaků má i svá loga, nejvyhlášenějším z nich je Ghan, který provozuje Great Southern Rail, ten projíždí Austrálii z jihu na sever – z Adelaide do Darwinu, tuto cestu dříve absolvovali velbloudi, proto ho má tento vlak v logu. Další je pak Indian Pacific, linka ze západu na východ, tedy ze Sydney do Pertu, je to jedna z nejdelších přímých železničních tratí na světě. V logu má australského orla klínoocasého, kterého můžete během této třídenní cesty spatřit. The Overland je nejkratší a nejstarší z těchto tří tratí, vede z Melbourne do Adelaide a byla založena roku 1887. V logu má typicky australské zvíře – ptáka kiwi.

Queensland Rail je dalším osobním i nákladním dopravcem, provozuje i příměstské osobní vlaky. Pod značkou Traveltrain Holidays provozuje také několik dálkových turistických linek, například Sunlander nebo Gulflander. Dalšími dvěma provozovateli jsou Transwa a CountryLink. Některé menší společnosti potom provozují regionální a příměstské linky. Pacific National je hlavním nákladním dopravcem v zemi, dalším je pak QR National jako podsekcce Queensland Rail.



Obr. 115.



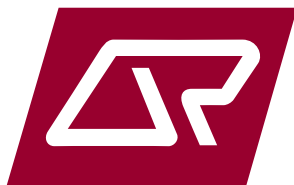
Obr. 116.



Obr. 117., 118.



Obr. 119., 120.



Obr. 121.



Obr. 122.



Obr. 123. Gulflander a Sunlander jsou dálkové výletní železnice



Obr. 124.



Obr. 125., 126.

## Nový Zéland

Toll NZ je dceřinná společnost australské firmy Toll Holdings, která na Novém Zélandě přepravuje náklad a to nejen po železnici, ale i po moři a auty. Toll Rail je název přímo její železniční složky.

Tranz Scenic je dálková výletní železnice, která provozuje tři linky: TranzCoastal, Tranz-Alpine a Overlander, také patří pod Toll NZ. Několik dalších společností na Novém Zélandu ještě provozuje historické parní výletní železnice.

**Tranz Scenic**

**TOLL**

**OVERLANDER**

**TRANZALPINE**

**tranzcoastal**

*Obr. 127., 128, 129., 130.*



*Obr. 131., 132.*

## 2.6 EVROPA

Pro Evropu je typická hustá železniční síť a vzájemné velmi dobré propojení zemí mezi sebou, jedním spojem jich můžete projet hned několik. Po pádu železné opony probíhala v devadesátých letech v mnoha zemích východní Evropy privatizace státních železnic, takže tu začalo působit mnoho menších soukromých dopravců a i když hlavní podíl na železnicích státům většinou zůstal, soukromé společnosti se jim snaží konkurovat. Díky své lepší organizovanosti mohou totiž pružněji reagovat na potřeby zákazníků, kterým většinou poskytují ještě kvalitnější a levnější služby. Často se specializují například na určitý region nebo na nákladní dopravu, kdy zároveň provozují i silniční přepravu. Ke vzniku těchto soukromých dopravců přispívá Evropská unie svými nařízeními například o vydávání licencí železničním podnikům a o přidělování kapacity železniční infrastruktury. Tato situace vede ke zkvalitňování služeb na železnici a v neposlední řadě také k potřebě budování silných vizuálních identit společností, jež by je od konkurence mohly odlišit. To si častěji uvědomují právě soukromé společnosti, ale na tento tlak se pak zpětně snaží reagovat i státní železnice „oprášením“ a inovováním svých vizuálních identit.

### Albánie

Hekurudha shqiptare (HSH) v překladu Albánské železnice jsou provozované státem, zajímavostí je, že tamní vlaky jsou taženy motorovými lokomotivami české výroby z ČKD.

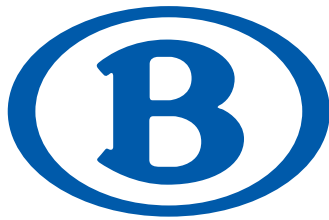


Obr. 133., 134.

### Belgie

Nationale Maatschappij Belgische Spoorwegen – Société National de Chemin de Fers Belges (NMBS – SNCB; oficiální název je v obou národních jazycích – v holandštině a francouzštině). V roce 2005 se tato státní společnost rozdělila na 3 časti: Infrabel, kter  zajištuje infrastrukturu, vlastn  přepravce NMBS/SNCB pro pas eiry a náklad (B-Cargo) a NMBS/

SNCB-Holding jako správce těchto dvou složek. Logo Belgických drah je ještě z roku 1936 a jeho autorem je Henri Van de Velde.



Obr. 135., 136.



Obr. 137.

### Bělorusko

Běloruské železnice jsou vlastněné státem a zabezpečují osobní i nákladní dopravu.



Obr. 138.



Obr. 139., Logo se na lokomotivách nepoužívá

### Bulharsko

Vlastníkem bulharských železnic je stát a přepravují náklad i pasažéry.



Obr. 140., 141.

### Černá Hora

Většinovým vlastníkem drah je stát, zajišťující osobní i nákladní přepravu.



Obr. 142.

### Dánsko

Dánské státní dráhy jsou největším osobním přepravcem ve Skandinávii, nákladní dopravu tam zajišťuje německá firma Railion, která patří pod Německé dráhy. Vizualní identitu dánských drah vytvořilo v roce 1998 dánské studio Kontrapunkt. Jejich logo zapadá do celého systému log pro dánskou administrativu a služby, který je sjednocen symbolem dánské královské koruny. Používá se ale i samotné okřídlené kolo bez koruny nad ním. Studio Kontrapunkt se podílelo i na dalších identitách ostatních dánských institucí. Součástí vizuální identity dánských drah je i vlajka.



Obr. 143.



Obr. 144.



Obr. 145. Systém logotypů dánských institucí sjednocený symbolem korunky





Obr. 146. Logo se může používat i bez korunky



Obr. 147. Vlajka jako součást vizuální identity

### Estonsko

Železnici v Estonsku z části provozuje státní společnost Eesti Raudtee a z části soukromá Edelaraudtee, obě provozují jak osobní, tak nákladní dopravu.



Obr. 148., 149.



Obr. 150.

### Finsko

Ve Finsku provozuje železnici státní společnost VR Group (bývalé Finské státní dráhy). Ta zajišťuje nejen dopravu po železnici, ale i silniční nákladní dopravu a síť autobusových linek.



Obr. 151., 152.



Obr. 153.

## Francie

Francouzské železnice Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) vznikly roku 1838, kdy bylo zestátněno pět hlavních železničních společností. Dnes jsou velmi známé francouzské rychlovlaky TGV (Train à Grande Vitesse), jejich provoz byl zahájen roku 1981, kdy první z nich vyjel z Paříže do Lyonu. Vlaky TGV mají své vlastní logo, stejně jako ostatní typy provozované francouzskými drahami. Ty naposled změnil vizuální identitu v roce 2005, na jejich webu je flashová mikrostránka, která se celá věnuje popisu této nové identity společnosti. V několika krátkých videích je tam vysvětleno, proč byl použit právě daný font, tvar loga, či barva. V současnosti je to asi nejpropracovanější stránka železniční společnosti představující svoji identitu.



Obr. 154., 155. Původní a nové logo Francouzských drah



Obr. 156. Skupina log vlaků, které provozují Francouzské dráhy



Obr. 157. Logo a nový vizuál na vlaku



Obr. 158. Tiskoviny jako součást nového vizuálu společnosti

### Holandsko

Odhaduje se, že Holandsko má třetí nejhustší síť na světě. Nederlandse Spoorwegen (NS) – Holandské dráhy tam zajišťují většinu osobní přepravy, ostatní potom menší soukromí dopravci. Nákladní dopravu zprostředkovává Railion Nederland, což je pobočka německé firmy Railion. Současné logo Holadských drah vytvořil už v roce 1968 Gert Dumbar a Gert-Jan Leuvelink ve studiu Tel Design. Gert Dumbar v návrzích také hodně pracoval s písmeny NS, vybrány ale nakonec byly propojené šipky. Silným prvkem vizuální identity, který si Holanské dráhy dlouhodobě udržují je výrazná žlutá barevnost, firemní písma jsou Frutiger a Swift.



Obr. 159, 160.

### Chorvatsko

Chorvatské železnice – Hrvatske željeznice (HŽ) vznikly rozpadem Jugoslávie a Jugoslávských železnic, vlastníkem je stát, který provozuje osobní i nákladní vlaky.



HRVATSKE ŽELJEZNICE



Obr. 161. Logo sekce Cargo je v podstatě stejné jako pro osobní vlaky, jen doplněno názvem: HŽ Cargo

Obr. 162.

### Irsko

Iarnród Éireann (IE) v překladu Irské železnice je hlavní operátor vlastněný státem, zajišťuje pouze osobní přepravu. Logo IE je z roku 1994.



Obr. 163.



Obr. 164.

### Itálie

Státem vlastněná dopravní společnost Ferrovie dello Stato je rozdělená na několik divizí, jednou z nich je Trenitalia – železniční přepravce osob a nákladu, další například Rete Ferroviaria Italiana, která zajišťuje silniční nákladní dopravu.



Obr. 165.



Obr. 166.

### Kosovo

24. 8. 2007 oslavilo Kosovo 133 let existence své železnice, ale Kosovské železnice jako dopravní společnost nového státu v podstatě začínají svoji existenci. Zajišťují jak osobní, tak nákladní přepravu.



Obr. 167.



Obr. 168.

### Litva

Litevské dráhy – Lietuvos Geležinkeliai jsou vlastněné státem a přepravují jak pasažéry, tak náklad.



Obr. 169.



Obr. 170.

### Lotyšsko

Osobní železniční dopravu v Lotyšsku zajišťuje jedinná společnost Pasažieru Vilciens, která patří do státního koncernu Latvijas dzelzceļš, stejně jako LDz Cargo, která zprostředkovává nákladní přepravu.



Obr. 171.



Obr. 172.

### Lucembursko

Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) jsou Lucemburské státní železnice, jejich složka pro přepravu nákladu je CFL Cargo.



Obr. 173., 174.



Obr. 175

### Maďarsko

Maďarské dráhy Magyar Államvasutak (MÁV) jsou rozdělené na MÁV Start – osobní přeprava a MÁV Cargo. Logo se na lokomotivách nevyskytuje, používá se jen zkratka MÁV. Významnou soukromou společností je Győr-Sopron-Ebenfurth Vasút (GYSEV) – ta má zvláštní statut již od roku 1872, kdy za Rakouska-Uherska mohla fungovat na obou územích a to přetrvalo i po rozdělení obou států, takže dnes je to stále jedna firma mající jakoby pobočku v Rakousku.



Obr. 176. Lokomotivy, mají jen zkratku MÁV, ne logo



Obr. 177.



Obr. 178.



Obr. 179.

## Německo

Německé dráhy vznikly v roce 1994 spojením západoněmeckých Deutsche Bundesbahn a východoněmeckých Deutsche Reichsbahn, jejich vlastníkem je stát. Dnes jsou rozděleny na tři základní dceřinné společnosti (každá se ještě dále člení): DB Bahn – osobní přeprava, DB Netze – správce infrastruktury a DB Schenker – nákladní doprava, jejíž železniční složka funguje pod značkou Railion a to i v jiných evropských státech. Tento holding je největší německou společností a jedním z největších dopravců na světě.

Německé dráhy převzali původní zkratku a logo DB Deutsche Bundesbahn, jehož redesign provedl v roce 1993 Kurt Weidemann. Studio SpiekermannPartners pak navrhlo celý systém vizuální identity a vytvořilo i speciální firemní fonty DB Sans, DB Head, DB Serif a DB News. V roce 1996 pro ně Linotype Design Studio vytvořilo sadu piktoqramů, které se dají používat jako font. Německé dráhy, jsou jedny z těch, které dodržují svoji firemní červeno-bílou barevnost na vlacích.

**Die Bahn** 

Obr. 180.

**RAILION**  
 **Logistics**

Obr. 181. Nákladní přepravce působící i v jiných zemích



Obr. 182. Vysokorychlostní vlaky typu ICE3 Velaro

## Norsko

První železnice tu byla postavena v roce 1854, hlavním důvodem byla přeprava dřeva.

Norges Statsbaner (NSB) je státní společnost, která zajišťuje osobní přepravu, její nákladní divize přešla pod firmu CargoNet. Na lokomotivách Norských drah je užíváné ještě jejich staré logo.



Obr. 183., 184.



Obr. 185.

## Polsko

Polskie Koleje Państwowe (PKP) v Polsku zajišťuje osobní dopravu, nákladní potom PKP Cargo, obě tyto společnosti spadají pod PKP Group, která je vlastněna státem. Logo PKP se na lokomotivách téměř nevyskytuje, naopak logo PKP Cargo bylo letos redesignováno (jeho předchozí verze byla shodná s logem mateřské společnosti) a byl představen nový design lokomotiv.



Obr. 186.



Obr. 187. Nově představená lokomotiva pro PKP Cargo



Obr. 188. U loga PKP Cargo je vidět návaznost na logo PKP



## Portugalsko

Comboios de Portugal (CP, v překladu vlaky Portugalska) je státem vlastněná společnost, která je rozdělená na šest divizí: CP Alta Velocidade – vysokorychlostní vlaky, CP Longo Curso – dálkové spoje, CP Regional – regionální vlaky, CP Lisboa a CP Porto – příměstské vlaky, CP Carga – nákladní dopravce.



Obr. 189.



Obr. 190.

## Rakousko

Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), které jsem již představil v úvodní části, jsou podobně jako v jiných zemích holdingovou společností, která se od roku 2005 člení na čtyři hlavní podspolečnosti: ÖBB-Personenverkehr zajišťuje osobní přepravu, Rail Cargo Austria nákladní, ÖBB-Infrastruktur Betrieb je pro správu železničních cest a nádraží a ÖBB-Infrastruktur Bau pro plánování a výstavbu infrastruktury. Jinak tu působí také několik regionálních a příměstských železnic. Zajímavostí je, že Rakouské dráhy také zajišťují železniční přepravu v Lichnějnsku, což jsou v podstatě čtyři zastávky na trati, která je spojí mezi Rakouskem a Švýcarskem.



Obr. 191.

## Rumunsko

Čáile Ferate Române (CFR) jsou Rumunské železnice, je to státní společnost, která je rozdělená na čtyři samostatné firmy: CFR Călători – osobní přeprava, CFR Marfă – nákladní přeprava, CFR Infrastructură – infrastruktura, Societatea Feroviară de Turism – zajišťuje výletní turistické železnice.



Obr. 192. Osobní doprava.



Obr. 193. Nákladní doprava.



Obr. 194.

## Rusko

První oficiální jízda parní lokomotivy v Rusku se uskutečnila roku 1837 na trati mezi Petrohradem a Carským selem. Ještě dříve ale nejspíš jezdily dvě parní lokomotivy v metalurgických závodech v Nižném Tagilu, pro něž je v roce 1934 vyrobil schopný řemeslník Jefim Čerapanov se svým synem.

Novodobá historie samostatných Ruských železnic se počítá od roku 1991, kdy byla po rozpadu Sovětského svazu obrovská železniční síť rozdělena mezi státy Společenstva nezávislých států. V roce 2003 byly Ruské železnice zprivatizovány a jejich řízením byla pověřena

Železniční společnost ve které má ale stát 100% podíl. Tamní železnice jsou tedy státem vlastněný monopol a druhá největší železniční společnost na světě, která zaměstnává 1,2 miliónu lidí a zajišťuje 41 % osobní a 39 % nákladní dopravy v celé zemi. V rámci probíhající restrukturalizace bylo v roce 2007 představeno nové logo a celá nová vizuální identita společnosti. Protože Ruské dráhy už nespravují pouze železnici, ale soustřeďují se i na oblasti jako turismus, stavebnictví, telekomunikace nebo medicína, logo není nijak konkrétní. Bylo vytvořeno agenturou BBDO Branding.



Obr. 195. Nové logo Ruských železnic v jazykových mutacích



Obr. 196. Představení nového loga



Obr. 197. Staré logo, které se však na vlacích většinou neužívalo



Obr. 198.

## Řecko

Plány na stavbu první železnice z Atén do Pirea byly vyhotoveny v roce 1835, ale až v roce 1869 se jí podařilo dokončit.

Dnešní Organismós Sidirodrómon Elládos (OSE), v překladu Hellénská železniční organizace, je státem vlastněná společnost, která zajišťuje osobní i nákladní přepravu.



Obr. 199., 200. Vlevo nové logo, vpravo to předcházející na lokomotivě



### Slovensko

Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) vznikly v roce 1993 jako pokračovatel Československých drah, v roce 2002 pak byly rozděleny na ŽSR jako správce infrastruktury a na nově vzniklou Železničnou spoločnosť, pod kterou přešla osobní a nákladní doprava. V roce 2005 pak byla tato dále rozdělena na Železničná spoločnosť Slovensko (ŽSSK) a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia. Všechny tyto firmy zůstávají ve vlastnictví státu.



Obr. 201.



Obr. 202.



Obr. 203. V roce 2006 se ŽSSK rozhodla pro sjednocení nátěru svých lokomotiv, autorem nového designu je Daniel Blonski. Na fotografii je lokomotiva řady 362

### Slovinsko

Díky tomu, že Slovinsko bylo dříve součástí Rakouska-Uherska, byla do něj zavedena železnice ve čtyřicátých letech 19. století, kdy byla propojena Vídeň s přístavem Terst. Slovinské železnice vznikly po rozpadu Jugoslávie rozdělením Jugoslávských železnic v roce 1991, dnes jsou ve vlastnictví státu a zajišťují osobní i nákladní dopravu.



## Slovenske železnice

Obr. 204., 205.

### Srbsko

První parní lokomotiva trať s parní lokomotivou začla v Srbsku fungovat v roce 1856. V současnosti provozují Srbské železnice osobní i nákladní vlaky.



Obr. 206., 207. Logo Srbských železnic vychází ze stylizovaných iniciál názvu v azbuce Железнице Србије

### Španělsko

Renfe je státní podnik, od roku 2005 rozdělený na 2 firmy: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), zajišťující infrastrukturu a Renfe Operadora, která má na starosti provoz vlaků samotných. Ta se člení ještě na 4 další sekce: 1. vnitrostátní a regionální vlaky 2. dálkové a vysokorychlostní 3. nákladní přeprava 4. správa a údržba vozového parku.

S rozdělením podniku v roce 2005 přišla i změna značky. Do té doby bylo používáno logo z roku 1971 se dvěma bílými šipkami v modrém kruhu, nové spolu s celou vizuální identitou navrhla firma Interbrand. Změnilo se i logo „produktu“ – vysokorychlostních vlaků AVE (Alta Velocidad Española), což ve španělštině znamená „pták“, který se v novém i starém logu vyskytuje. Jak píše na svých webových stránkách firma Interbrand: Renfe se rozhodla používat tzv. „deštníkovou strategii“ což znamená zaštitit všechny své produkty (vlaky od příměstských po vysokorychlostní) jednou výraznou značkou a jejich názvy k ní potom přidávat jakoby dolní indexy. Interbrand dále pokračuje s Renfe ve spolupráci na budování značky a tzv. „brand architecture“ na všech úrovních jako je redesign vlaků, uniforem, značení, ...

*renfe*



Obr. 208., 209. Nové a původní logo společnosti Renfe

AVE



Obr. 210., 211. Nové a původní logo rychlovlaků AVE



Obr. 212. Takto se budou k logu připojovat názvy vlaků



Obr. 213. Další ukázka jednotné barevnosti na lokomotivě

## Švédsko

Švédsko je další ze zemí, kde proběhla restrukturalizace státních drah – Statens Järnvägar na státem vlastněné společnosti s ručením omezeným. Ze sekce osobní dopravy vznikla firma SJ a nákladní dopravu teď zajišťuje Green Cargo, ta provozuje i silniční nákladní dopravu. Loni se ale kvůli finančním problémům spojila s německou firmou Railion a nejspíš tak brzy zanikne.



Obr. 214.

green  
cargo

Obr. 215.



Obr. 216.



Obr. 217.

### Švýcarsko

Ve Švýcarsku jsou největším dopravcem Švýcarské spolkové dráhy (SBB-CFF-FFS – zkratky německy, francouzsky a italsky), původně státem vlastněná společnost je od roku 1999 zvláštní akciovou společností vlastněnou Švýcarskou konfederací. Ta se dále člení na 6 sekcí: 1. osobní doprava 2. nákladní doprava – SBB Cargo 3. infrastruktura 4. budovy 5. správa majetku a personálu. Logo Švýcarských železnic vytvořil v roce 1972 Hans Hartmann a upravil ho pak roku 1978 Josef Müller-Brockmann a Peter Spalinger, firemním fontem je samozřejmě Helvetica.

Druhým nejvýznamnějším dopravcem je soukromá společnost Bern-Lötschberg-Simplon (BLS), která také zajišťuje osobní i nákladní přepravu. Potom tu působí ještě mnoho regionálních železnic, zvláště úzkorozchodných v oblasti Alp.



Obr. 218., 219., 220. Logo Švýcarských drah i jejich cargo složky a označení nádraží v Curychu



Obr. 221.



Obr. 222., 223. Velkorysá práce s typografií při označování lokomotiv



Obr. 224., 225., 226.



### Turecko

Turecké státní dráhy (TCDD) jsou jediným dopravcem v zemi a provozují jak osobní, tak i nákladní vlaky. Zajímavostí je, že Turecko má vlastně dvě oddělené železniční sítě, jednu na Evropské a jednu na Asijské straně. Ty by se měly propojit v roce 2012, kdy se očekává dostavění podmořského tunelu pod úžinou Bospor.



Obr. 227., 228.



### Ukrajina

Ukrajina jako stát ovládá nákladní i osobní dopravu.



Obr. 229.

### Velká Británie

Železnice ve Velké Británii je nejstarší na světě a právě odsud se tato technologie začala šířit do celého světa. Z původního vynálezu parního stroje z 18. století, který by odčerpával vodu z dolů se postupem času vyvinuly parní lokomotivy. První prakticky použitelnou lokomotivu údajně sestrojil Richard Trevithick z Cornwallu. Potom se začalo konstruováním lokomotiv zabývat více lidí a to hlavně pro doly na přepravu uhlí. Jedním z nich byl i George Stephenson, ten se svojí „Rocket“ zvítězil na tzv. „Rainhillských zkouškách“ a započal tak úspěšnou éru své rodiny v konstruování lokomotiv. Jeho syn totiž s vývojem lokomotiv pokračoval a později získával zakázky na výrobu lokomotiv i do jiných zemí. Na vývoji železniční dopravy se samozřejmě podílelo mnoho dalších lidí na různých místech, což vedlo k budování

lokálních tratí a společností, které ale nebyly navzájem propojeny v jednu síť. Postupně se tyto železnice i společnosti propojovaly ve větší, až z nich vykryštalizovaly největší společnosti: Great Western Railway; London and North Eastern Railway; London, Midland and Scottish Railway a Southern Railway, které byly roku 1923 spojeny do „Velké Čtyřky“. Každá měla statut akciové společnosti a to až do roku 1948, kdy byly znárodněny a vznikly tak British railways – Britské dráhy. Ty byly rozděleny na šest částí podle oblasti působení a začalo se jim dařit. Po privatizaci silniční dopravy v roce 1954 ovšem přestala fungovat její koordinace s železnicí a ta začala být prodělečná. To se v podstatě vyřešilo až privatizací v letech 1997 – 1994.

Infrastrukturu dnes spravuje státní společnost Network Rail a osobní i nákladní dopravu zajišťuje množství soukromých firem (zhruba 30), čímž se vlastně železnice v Británii vrátila ke svému počátečnímu stavu. Kromě přímých dopravců ještě vlaky od Britských drah nakoupilo několik společností (nejvlivnější jsou 3 z nich), kterým se říká Rolling Stock Operating Companies (ROSCO), ty nejsou přímými provozovateli vlaků, ale pronajímají je jiným společnostem.

K nejvýznamnějším přeprávcům v Británii dnes patří:

Virgin Trains – operuje na největším území

First Group – provozuje více železnic, například Scot Rail nebo Great Western, které jsou zaštitěny právě značkou First

NI Railways – železnice Severního Irska

Eurostar – linka která spojuje Anglii s Evropou skrz tunel pod kanálem La Manche

Northern – operuje v severní Anglii

Southern – jižní Anglie

Arriva Trains Wales

English, Welsh and Scottish Railway (EWS) – nákladní dopravní společnost pro celou Anglii, která spadá pod koncern Německých dráh a jejich složku DB Schenker (Railion). Když byla společnost roku 1996 založena a chtěla si zvolit logo, uspořádala spolu s časopisem časopisem Rail Magazine soutěž, z níž byl vybrán návrh Toma Connella se třemi národními zvířaty: anglický lev, welšský drak a skotský jelen.

Původní logo Britských drah, které v roce 1965 navrhl Gerald Burney z Design Research Unit a které se zrdcalově obrácené používalo i na lodích, dnes pozměněné převzala Asociace železničních společností, která pod značkou National Rail sdružuje osobní soukromé dopravní společnosti, ovšem pouze ty, které vznikly z bývalých Britských drah. Je to z důvodu

jednotného systému jízdenek, který soukromé společnosti od Britských drah převzaly a který není kompatibilní se systémy ostatních nových dopravců. Praktický důvod také stál za zachováním loga Britských drah. Za dobu používání se totiž už stalo obecným symbolem pro železnici a železniční stanici (podobně jako logo londýnského metra) a na většině nádraží je stále používáno, proto nebyl důvod ho rušit. Stejně tak je ponechané i značení na nádražích. Británie se tak snaží, i přes velké množství železničních společností, a tedy i nejednotný design svých drah, udržet určitou jednotnou identitu zachováním tradičního loga.

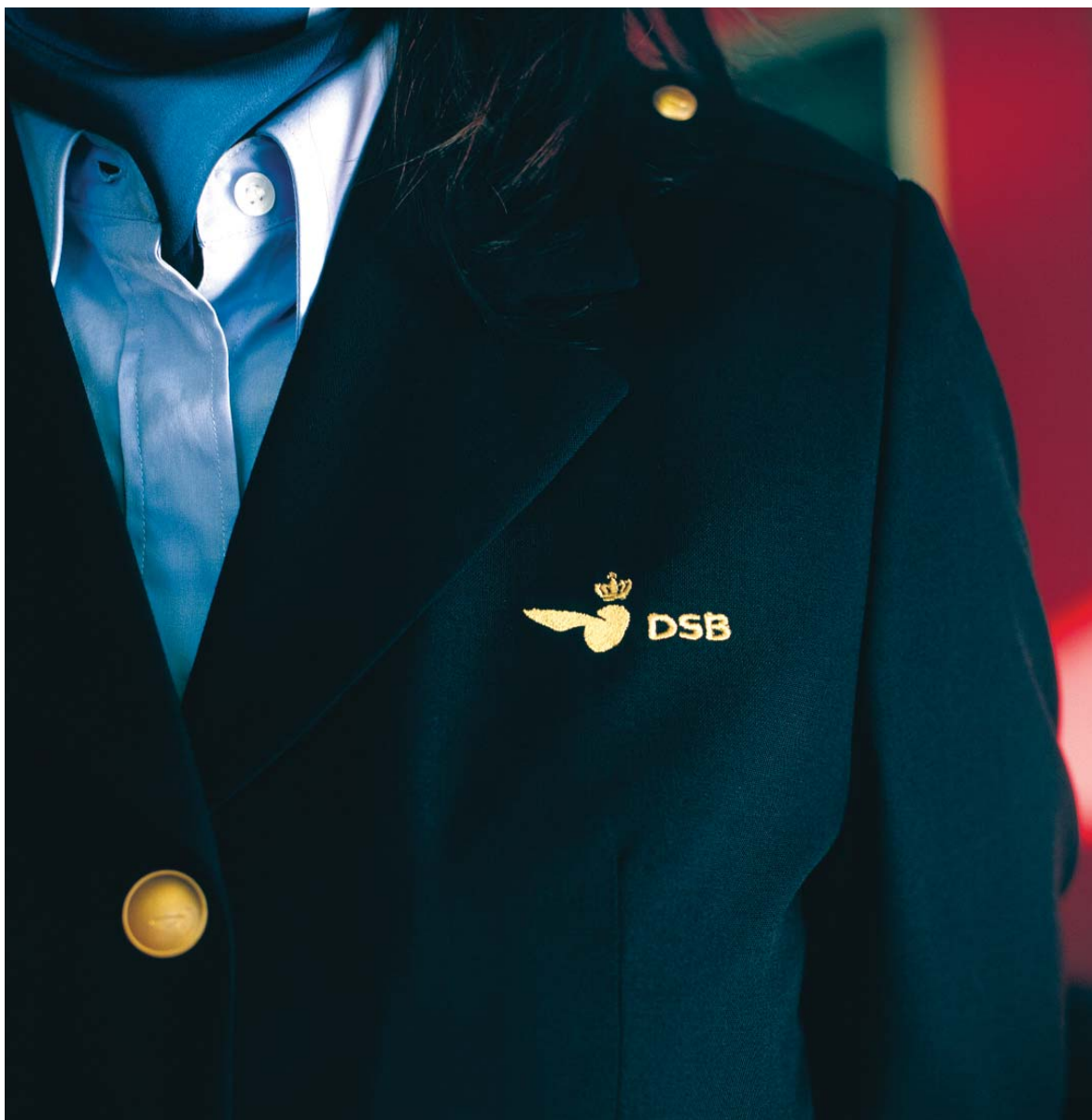


# National Rail

Obr. 230., 231. Původní logo Britských drah a současná verze, kterou dál používá společnost National Rail



Obr. 232., 233., 234., 235., 236., 237. Některé ze železničních společností sdružených pod National Rail



Obr. 238. V roce 2005 bylo uděleno uznání poroty Dánským železnicím za design jednotných uniforem

## 2.7 BRUNEL AWARDS

Brunel Awards je mezinárodní soutěž, která má za cíl vyhledávat a oceňovat nejlepší projekty z architektury, průmyslového a grafického designu a dalších výtvarných oborů, které byly vytvořeny pro oblast železniční dopravy a tím ji propagovat a zvyšovat povědomí o jejích kvalitách. Soutěž organizuje Watford Group, což je mezinárodní skupina dobrovolníků z řad architektů, designérů a dalších profesionálních výtvarníků pracujících ve společnostech kooperujících s železnicemi. Poprvé se tato soutěž konala v roce 1985 v Anglii a každá následující byla zorganizována ve dvou až tříletých intervalech v jiné zemi, letošní jubilejní 10. ročník se koná v Rakousku za podpory ÖBB.

### 3 ČESKÉ DRÁHY

#### 3.1 DOSAVADNÍ VIZUÁLNÍ IDENTITA

Současné logo Českých drah nahradilo po rozpadu Československa roku 1993 původní logo ČSD, bohužel se mi však nepodařilo zjistit jeho autora. Od svého vzniku se stalo zažitým symbolem pro Českých drah, který je samozřejmě použit na mnoha aplikacích a podle mě plní stále dobře svoji funkci a zachovává si svoji relativní originalitu. Podobné logo, kdy jsou počáteční písmena tvořena dvěma liniemi kolejí, mají snad jen železnice Finska.

K barevným schémátům se mi podařilo zjistit, že se jimi dříve značila trakce lokomotiv:

stejnoseměrné lokomotivy – zelená barva

střídací lokomotivy – červená barva

dvousystémové lokomotivy – modrá barva

motorové lokomotivy a vozy – červená barva

Kromě toho se vymýšlely další různé motivy, což přispělo k celkové nejednotné barevnosti Českých drah. Barevná schémata pro označení trakce můžeme ještě dnes na lokomotivách vidět, ale už se od nich upouští.



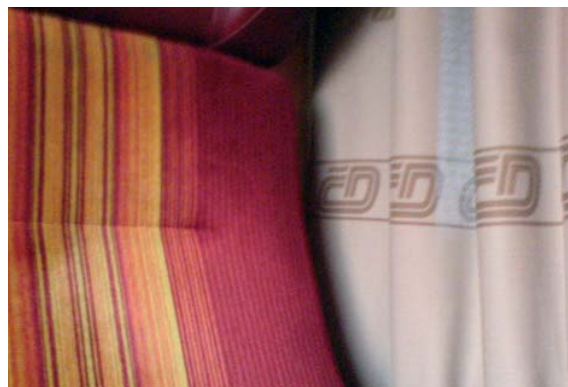
Obr. 239. Logo ČD



Obr. 240. Aplikace na ČD centru



Obr. 241. Lokomotiva řady 372



Obr. 242. Logo na záclonkách v kupé

### 3.2 NOVÁ IDENTITA VYTVOŘENÁ STUDIEM NAJBRT

Tvorba nového vizuálního stylu vlastně začala s potřebou odštěpení a odlišení společnosti ČD Cargo (nákladního dopravce) od ČD. Ty proto v roce 2006 vyhlásily soutěž na její nové logo. Vybrán byl návrh studia Najbrt, konkrétně Petra Štěpána a Aleše Najbrta, ti k němu vytvořili i logomanuál. V logu je použito písmo Fedra Petra Biřaka a je i hlavním fontem celého nového vizuálu, je však upraveno speciálně pro účely ČD, u některých verzálek jsou totiž vlevo nahoře přidány patky (například u písmene „F“), aby korespondovaly s přesahem – háčkem písmene „Č“ v logu ČD Cargo. Dále byl studiem Najbrt vytvořen layout pro budoucí firemní časopis – Speciál ČD Cargo (název ale vzniknul až později). Novinovou inzerci ČD Cargo se sloganem „Cokoliv Kamkoliv“ vytvořila společnost Rail Reklam a podle mě je velmi zdařilá.

Nové logo je rozhodně mnohem kvalitnější než původní a myslím, že posune vizuální identitu společnosti dopředu, jen ze začátku může mít někdo problém s čitelností verzálek ČD, které mají být stylizovaným kontejnerem.



Obr. 243. Původní logo ČD Cargo



Obr. 244. Nové logo ČD Cargo



Obr. 245. Aplikace na lokomotivě



Obr. 246. Inzerce od Rail Reklam

Studio Najbrt bylo ještě osloveno kvůli vytvoření jednotného stylu pro tiskoviny Českých drah jako osobního přepravce. Vznikl tak podrobný manuál pro zpracování různých letáků a také layout pro časopis distribuovaný ve vagónech první třídy a vlacích Pendolino – Motion.



Obr. 247. Sada letáku vytvořených podle návrhu studia Najbrt

Obr. 248. V detailu můžeme vidět způsob „doržování“ jejich designmanuálu

Dalšími tiskovinami byly pak jízdní řády, ty bylo také nutno začlenit do nové vizuální identity a redesignovat sadu piktogramů, které se v nich používají pro označování jednotlivých spojů (například, přeprava zavazadel či jídelní vůz). Tato sada piktogramů potom byla rozšířena, převedena do fontu a vizí je, že přejde do celého orientačního systému na nádražích ČD. Současný orientační systém totiž vychází z mezinárodního Kodexu UIC 413 (Mezinárodní unie železničních společností), který ale není tvarově sjednocený. Stačí se projít po některých českých nádražích a zjistímě, že se často mísí několik sad piktogramů. Navíc některá velká nádraží, například Praha, mají svůj ojedinělý orientační systém, který byl vytvořen jako součást systému městské hromadné dopravy Jiřím Rathouským.



Obr. 249. a 250. Ukázky různých druhů piktogramů z brněnského a břeclavského nádraží

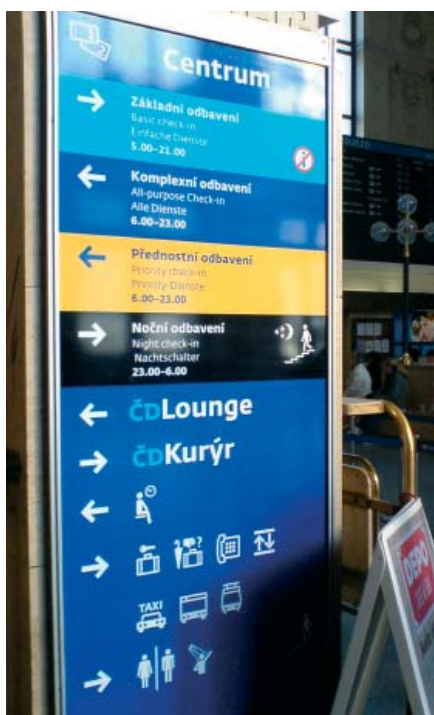
Nové piktogramy studia Najbrt byly poprvé použity v brněnském nádraží na orientačních tabulích, ty jsou však jen dočasné, v plánu je totiž výstavba nového nádraží, kde už by měl být systém plně uplatněn. Stejně tak by se měly tyto piktogramy objevit na hlavním nádraží v Praze po jeho rekonstrukci. Zatím nejkompaktnější aplikace těchto piktogramů je na nádraží v Praze-Holešovicích. Tam ale nejsou použity nově navrhované nosiče – panely, ale systém je přizpůsoben těm stávajícím.

Problém s aplikací orientačního systému může nastat v podchodech a na nástupištích, ty to-

tiž, narozdíl od budov, nejsou vždy majetkem Českých drah, ale Správy železniční dopravní cesty, což je jiná společnost a když ta se zavedením nového systému nebude souhlasit, budou fungovat dva různé orientační systémy.

Nejedná se ale jen o „viditelné“ změny, ale bude třeba i vyškolit zaměstnance na nádražích v práci se softwarem pro správné používání tiskovin podle grafického manuálu a zajistit, aby šablony byly v elektronické podobě pro všechny dostupné.

Uvedení celé nové vizuální identity bude rozhodně dlouhodobá záležitost, například Švýcařům trvalo toto sjednocení vlaků, nádraží a zastávek celých 30 let.



Obr. 251. První použití piktogramů v praxi na brněnském nádraží



Obr. 252. Kompletní sada piktogramů

Nejnovějším „přírůstkem“ do vizuální identity celého dopravního systému je logo „Eska“, což je pražská příměstská železniční síť. V této souvislosti se nabízí otázka, kdy přijde na řadu změna loga samotných Českých drah, protože už před časem se na internetu objevil návrh, který by do tohoto systému zapadal.



Obr. 253. Příměstská železniční síť Eska



Obr. 254. Možná budoucí podoba loga Českých drah?



## ZÁVĚR

Je logické, že vizuální identita železnic je rozvinuta nejvíce v zemích, které mají vyřešeno základní fungování státu samotného, v zemích, kde funguje mezinárodní obchod a konkurenční prostředí.

V těchto zemích už také není obvyklé, že dráhy vlastní stát jako monopol, ale po jejich privatizaci jsou rozděleny mezi více různých společností a ty se specializují na specifické druhy dopravy a přepravy. S tím souvisí i fakt, že vizuální identita vlaků a barevné schéma samotných vagónů a lokomotiv není jednotné pro celou zemi, ale v rámci jednotlivých společností (U chudých zemích je tato nejednotnost způsobena různým původem strojů, nejčastěji těch vyřazených z vyspělejších zemí.) Tohle je případ například Velké Británie, kde působí množství dopravců, z praktických důvodů jsou ale stále zastřešeni logem dnes už v podstatě neexistujících Britských drah.

Forma fungování „národních“ železnic jako jedné společnosti s jednotným vizuálním stylem po celé zemi stále nejvíce funguje v Evropě, zároveň tu ale železnici provozu velké množství malých soukromých dopravců, kteří budou mít v budoucnu čím dál větší vliv.

Ve Francii je schéma vizuálního stylu podobné firmám, které budují značky i pro svoje jednotlivé produkty (čokoládovny Nestlé), tedy systém Corporate product, kdy má produkt – v tomto případě specializovaná železnice (například dálkové vysokorychlostní vlaky) svoji vlastní silnou identitu a vizuální styl a na svou mateřskou firmu jen zpětně odkazuje. Tohle je asi cesta pro budoucnost a rozvoj železnice – více firem specializovaných na různé oblasti železniční dopravy, na různé potřeby zákazníků, tedy od příměstských vlaků přes regionální a rychlíkové až po vysokorychlostní a mezinárodní. Tyto dálkové spoje se stávají konkurencí letecké dopravy. K tomu přispívá i fakt stále se zvyšující ceny ropy.

Všechny poznatky, které jsem uspořádal a uvedl v teoretické části své bakalářské práce mi posloužily jako výchozí informace k realizaci praktické části práce.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 4 VIZUÁLNÍ IDENTITA VLASTNÍ FIKTIVNÍ ŽELEZNICE

Jako téma svojí praktické bakalářské práce jsem si zvolil vytvořit vizuální identitu vlastní fiktivní železnice. Nazval jsem ji Pertl Bahn.

Chtěl jsem si zkusit vytvořit vizuální systém, který by dohromady vytvářel dojem fungující železniční společnosti.

Původní inspirací pro mojí bakalářskou práci byla Baťova dráha, která měla být páteřní tratí celého Československa. Práce na ni ale musely být těsně před závěrem zastaveny, a tak nebyla nikdy dokončena. Volně jsem na ni tedy navázal svojí železnici, která by měla zastávky v Praze, Příbyslavi, Brně, Zlíně a Bratislavě, tedy v městech, která jsem měl možnost více poznat a mám k nim nějaký vztah.

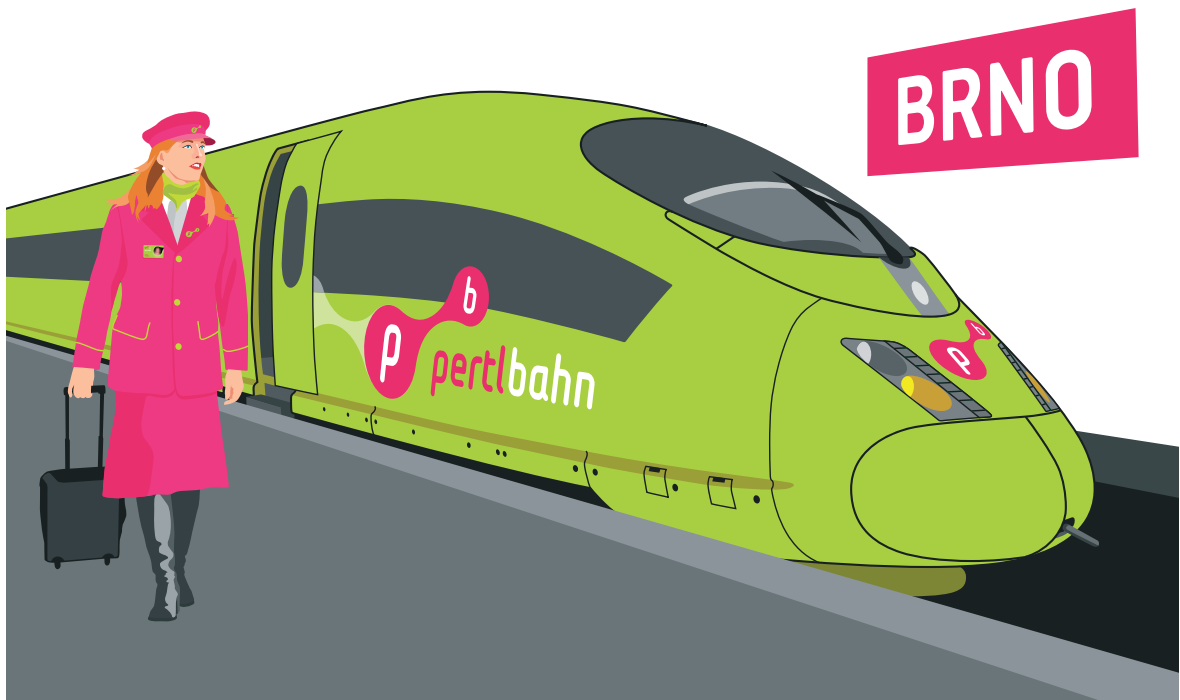
Při tvorbě logotypu jsem se snažil, aby nepřipomínal žádný z těch, které jsem objevil při procházení vizuálních identit světových železnic, chtěl jsem, aby byl dynamický a nějak souvisel s cestováním a železnicí. Výsledný tvar myslím tyto podmínky splňuje. Jsou to vlastně dva body, větší, který je bližší a menší vzdálenější, propojené cestou, železnicí. Tedy přesun z bodu „p“ do bodu „b“, což jsou samozřejmě počáteční písmena z názvu železnice, ale také si za ně můžeme dosadit názvy měst jako Příbyslav – Brno, Praha – Bratislava, ... Tvar by měl také asociovat staré parní lokomotivy, které mívaly kola propojená ojnicí, další podobností může být výhybka a nabízí se i další vizuální asociace.

Motiv základního tvaru je ještě rozvinut na vlcích, kde je jeho násobením vytvořen variabilní systém do nějž můžeme jednoduše doplnit informace o vozu, jestli je první nebo druhé třídy nebo například označení jídelního či lůžkového typu.

Písmo v logotypu je volně autorsky překreslený font Audimat, navíc se zaoblením na koncích linek pro lepší sjednocení se základním tvarem. Barevnost jsem zvolil nezvyklou, aby byla tato železnice hned jasně rozpoznatelná. Stejnou barevnost a charakter linek mají i piktogramy, které tvoří orientační systém.



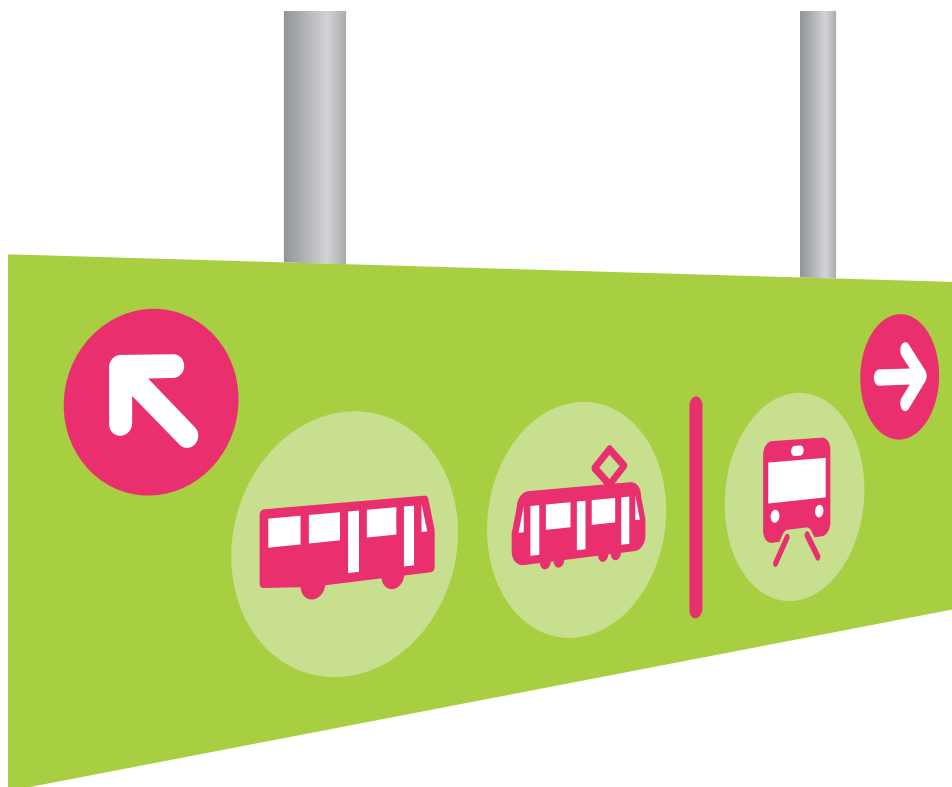
Obr. 255. Logotyp Pertl Bahn



Obr. 256. Aplikace logotypu na uniformě průvodčí a vlaku



Obr. 257. Základní sada piktogramů



Obr. 258. Ukázka cedule orientačního systému na nádraží



Obr. 259. Titulní strana jízdního řádu



Obr. 260. Ideový návrh plakátu

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] Mirko De CET, Alan KENT: *Encyklopedie lokomotivy*, 3. vydání, Rebo Productions CZ 2007, ISBN 978-80-7234-873-2
- [2] Michael EVAMY: *Logo*, Laurence King Publishing 2007, ISBN 978-1-85669-528-2
- [3] Peter HERRING: *Vlaky a železnice*, Slovart 2002, ISBN 80-7209-737-7
- [4] Matej JAŠŠO: *Designum č. 3, str. 31., čl. Corporate identity*, SDC 2001, ISSN 135–034x
- [5] Matej JAŠŠO: *Designum č. 1, str. 31., čl. Corporate identity*, SDC 2002, ISSN 135–034x
- [6] Pavel SCHREIER: *Železničář č. 45, čl. Zmizelý symbol: kolo tak zvané okřídlené*, ČD 2005, ISSN 0322-8002
- [7] Pavel SCHREIER: *Železničář č. 50, čl. Socialistická železnice ve stejnokroji*, ČD 2002, ISSN 0322-8002
- [8] Filip DANEŠ: *Vizuální styly evropských států, současné trendy*, Bakalářská práce 2007
- [9] [en.wikipedia.org](http://en.wikipedia.org)
- [10] [www.identityworks.com](http://www.identityworks.com)
- [11] [www.watford-group.org](http://www.watford-group.org)
- [12] [www.interbrand.com](http://www.interbrand.com)
- [13] [www.locopage.net](http://www.locopage.net)
- [14] [www.railserve.com](http://www.railserve.com)
- [15] [www.railfaneurope.net](http://www.railfaneurope.net)

## SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obr. 1. Okřídlené kolo se zeměkoulí na budově Hlavnej stanice v Bratislavě.....</i>	<i>11</i>
<i>Obr. 2. Současné logo Rakouských drah.....</i>	<i>12</i>
<i>Obr. 3. Logo nákladního dopravce .....</i>	<i>12</i>
<i>Obr. 4. Stylizované okřídlené kolo se zkratkou ÖBB .....</i>	<i>12</i>
<i>Obr. 5. Logo Rakouských drah ze 70tých let.....</i>	<i>12</i>
<i>Obr. 6. Ukázka kombinace nejnovějšího i předchozího loga Rakouských drah .....</i>	<i>12</i>
<i>Obr. 7. Současné loga na lokomotivě typu Taurus.....</i>	<i>13</i>
<i>Obr. 8. Příměstský vlak City Shuttle.....</i>	<i>13</i>
<i>Obr. 9. Ukázka orientačního systému nádraží Vídeň – Praterstern .....</i>	<i>14</i>
<i>Obr. 10. Orientační systém vídeňského metra .....</i>	<i>14</i>
<i>Obr. 11. Billboard z reklamní kampaně Rakouských drah.....</i>	<i>15</i>
<i>Obr. 12. Plakát z reklamní kampaně Rakouských drah .....</i>	<i>15</i>
<i>Obr. 13. Leták Rakouských drah .....</i>	<i>15</i>
<i>Obr. 14. Leták Rakouských drah .....</i>	<i>15</i>
<i>Obr. 15. Vizualizace přestavby Hlavního nádraží ve Vídni.....</i>	<i>16</i>
<i>Obr. 16. Web Rakouských drah .....</i>	<i>16</i>
<i>Obr. 17. Logo Canadian National.....</i>	<i>17</i>
<i>Obr. 18. Autor loga CN kanadský designer Allan Fleming .....</i>	<i>17</i>
<i>Obr. 19. Lokomotivy CN.....</i>	<i>17</i>
<i>Obr. 20. Logo Canadian Pacific .....</i>	<i>18</i>
<i>Obr. 21. Lokomotiva CP.....</i>	<i>18</i>
<i>Obr. 22. VIA Rail Canada .....</i>	<i>18</i>
<i>Obr. 23. Vlak VIA Rail Canada.....</i>	<i>18</i>
<i>Obr. 24. Logo KCSM.....</i>	<i>18</i>
<i>Obr. 25. Lokomotiva společnosti Ferromex.....</i>	<i>18</i>
<i>Obr. 26. Logo společnosti Ferromex.....</i>	<i>18</i>
<i>Obr. 27. Lokomotiva společnosti Ferrosur .....</i>	<i>19</i>
<i>Obr. 28. Logo společnosti Ferrosur .....</i>	<i>19</i>
<i>Obr. 29. Původní logo společnosti Amtrak .....</i>	<i>19</i>
<i>Obr. 30. Nové logo společnosti Amtrak.....</i>	<i>19</i>
<i>Obr. 31. Logo vlaků Acela.....</i>	<i>19</i>
<i>Obr. 32. Nové logo společnosti BNSF Railway.....</i>	<i>20</i>

---

<i>Obr. 33. Původní logo společnosti BNSF Railway</i> .....	20
<i>Obr. 34. Lokomotivy BNSF</i> .....	20
<i>Obr. 35. Logo CSX</i> .....	20
<i>Obr. 36. Tištěná inzerce CSX</i> .....	20
<i>Obr. 37. Tištěná inzerce CSX</i> .....	20
<i>Obr. 38. Televizní reklama CSX</i> .....	20
<i>Obr. 39. Televizní reklama CSX</i> .....	20
<i>Obr. 40. Logo KCS</i> .....	20
<i>Obr. 41. Lokomotiva KCS</i> .....	20
<i>Obr. 42. Lokomotiva Norfolk Southern</i> .....	21
<i>Obr. 43. Logo Norfolk Southern</i> .....	21
<i>Obr. 44. Logo Union Pacific</i> .....	21
<i>Obr. 45. Lokomotivy Union Pacific</i> .....	21
<i>Obr. 46. Lokomotiva Panama Canal Railway</i> .....	21
<i>Obr. 47. Logo Panama Canal Railway</i> .....	21
<i>Obr. 48. Lokomotiva América Latina Logística</i> .....	22
<i>Obr. 49. Logo América Latina Logística</i> .....	22
<i>Obr. 50. Lokomotiva Ferrobaires</i> .....	22
<i>Obr. 51. Logo Ferrobaires</i> .....	22
<i>Obr. 52. Logo Empresa Ferroviaria Andina</i> .....	22
<i>Obr. 53. Lokomotiva MRS Logística</i> .....	23
<i>Obr. 54. Logo Ferrovía Centro-Atlantica</i> .....	23
<i>Obr. 55. Logo MRS Logística</i> .....	23
<i>Obr. 56. Lokomotiva Ferrocarril del Pacifico</i> .....	23
<i>Obr. 57. Logo Ferrocarril del Pacifico</i> .....	23
<i>Obr. 58. Logo Empresa de Los Ferrocarriles del Estado</i> .....	23
<i>Obr. 59. Logo Ferrovías Guatemala</i> .....	23
<i>Obr. 60. Logo Empresa Colombiana de Vías Férreas</i> .....	23
<i>Obr. 61. Lokomotiva PeruRail</i> .....	24
<i>Obr. 62. Logo PeruRail</i> .....	24
<i>Obr. 63. Lokomotiva Ferrovias Central Andino</i> .....	24
<i>Obr. 64. Logo Central Andina</i> .....	24
<i>Obr. 65. Logo Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado</i> .....	24
<i>Obr. 66. Logo Société Nationales des Transports Ferroviaires</i> .....	25



---

<i>Obr. 67. Logo Egyptských železnic .....</i>	<i>25</i>
<i>Obr. 68. Lokomotiva Egyptských železnic.....</i>	<i>25</i>
<i>Obr. 69. Lokomotiva Spoornet .....</i>	<i>26</i>
<i>Obr. 70. Logo Spoornet.....</i>	<i>26</i>
<i>Obr. 71. Logo Transnet .....</i>	<i>26</i>
<i>Obr. 72. Logo Marockých železnic.....</i>	<i>26</i>
<i>Obr. 73. Lokomotiva Marockých železnic .....</i>	<i>26</i>
<i>Obr. 74. Logo Svazijské železnice .....</i>	<i>26</i>
<i>Obr. 75. Logo Tanzánských železnic .....</i>	<i>26</i>
<i>Obr. 76. Logo Tuniských železnic.....</i>	<i>27</i>
<i>Obr. 77. Lokomotiva Tuniských železnic .....</i>	<i>27</i>
<i>Obr. 78. Logo Železnice Ugandy.....</i>	<i>27</i>
<i>Obr. 79. Logo Železnic Zimbabwe .....</i>	<i>27</i>
<i>Obr. 80. Logo Čínských železnic .....</i>	<i>28</i>
<i>Obr. 81. Lokomotiva Čínských železnic .....</i>	<i>28</i>
<i>Obr. 82. Logo China Railway High-speed.....</i>	<i>28</i>
<i>Obr. 83. Vlak China Railway High-speed.....</i>	<i>28</i>
<i>Obr. 84. Vlak Transrapid na magnetickém polštáři.....</i>	<i>28</i>
<i>Obr. 85. Logo Transrapidu.....</i>	<i>29</i>
<i>Obr. 86. Parní lokomotiva Čínských drah .....</i>	<i>29</i>
<i>Obr. 87. Logo Filipínských železnic.....</i>	<i>29</i>
<i>Obr. 88. Lokomotiva se starším logem Filipínských železnic .....</i>	<i>29</i>
<i>Obr. 89. Logo Indických železnic .....</i>	<i>29</i>
<i>Obr. 90. Výzdobená parní lokomotiva Indických drah.....</i>	<i>30</i>
<i>Obr. 91. Indická lokomotiva.....</i>	<i>30</i>
<i>Obr. 92. Lokomotiva Íránských drah .....</i>	<i>30</i>
<i>Obr. 93. Logo Íránských drah .....</i>	<i>30</i>
<i>Obr. 94. Logo Izraelské železnice .....</i>	<i>30</i>
<i>Obr. 95. Izraelský vlak .....</i>	<i>30</i>
<i>Obr. 96. Logo společnosti Japan Railway East .....</i>	<i>31</i>
<i>Obr. 97. Členění JR Group.....</i>	<i>31</i>
<i>Obr. 98. Rychlovlak Shinkansen – starý typ.....</i>	<i>31</i>
<i>Obr. 99. Rychlovlak Shinkansen – nový typ .....</i>	<i>31</i>
<i>Obr. 100. Logo Železnice Jižní Korei.....</i>	<i>32</i>

<i>Obr. 101. Jihokorejská lokomotiva</i> .....	32
<i>Obr. 102. Logo Kyrgyzstánské železnice</i> .....	32
<i>Obr. 103. Lokomotiva majalské společnosti Keretapi Tanah Melayu</i> .....	32
<i>Obr. 104. Logo majalské společnosti Keretapi Tanah Melayu</i> .....	32
<i>Obr. 105. Logo linky KTM Komuter</i> .....	32
<i>Obr. 106. Logo Saudi Railways Organization</i> .....	33
<i>Obr. 107. Vlak singapurské společnosti SMRT</i> .....	33
<i>Obr. 108. Logo společnosti SMRT</i> .....	33
<i>Obr. 109. Taiwanský rychlovlak</i> .....	33
<i>Obr. 110. Logo Taiwanských železnic</i> .....	33
<i>Obr. 111. Logo Thajských železnic</i> .....	33
<i>Obr. 112. Logo Uzbekystánské železnice</i> .....	34
<i>Obr. 113. Lokomotiva Uzbekystánské železnice</i> .....	34
<i>Obr. 114. Logo Vietnamských drah</i> .....	34
<i>Obr. 115. Vlak CountryLink</i> .....	35
<i>Obr. 116. Logo CountryLink</i> .....	35
<i>Obr. 117. Lokomotiva linky Ghan</i> .....	36
<i>Obr. 118. Logo linky Ghan</i> .....	36
<i>Obr. 119. Lokomotiva linky Indian Pacific</i> .....	36
<i>Obr. 120. Logo linky Indian Pacific</i> .....	36
<i>Obr. 121. Logo společnosti Queensland Rail</i> .....	36
<i>Obr. 122. Logo linky Overland</i> .....	36
<i>Obr. 123. Logo linky Gulflander</i> .....	36
<i>Obr. 124. Logo linky Sunlander</i> .....	36
<i>Obr. 125. Lokomotiva společnosti Pacific National</i> .....	36
<i>Obr. 126. Logo společnosti Pacific National</i> .....	36
<i>Obr. 127. Logo železnice Tranz Scenic</i> .....	37
<i>Obr. 128. Logo linky Overlander</i> .....	37
<i>Obr. 129. Logo linky TranzAlpine</i> .....	37
<i>Obr. 130. Logo linky TranzCoastal</i> .....	37
<i>Obr. 131. Logo společnosti Toll</i> .....	37
<i>Obr. 132. Lokomotiva společnosti Toll Rail</i> .....	37
<i>Obr. 133. Logo Albánských drah</i> .....	38
<i>Obr. 134. Vlak Albánských drah</i> .....	38

<i>Obr. 135. Logo Belgických drah – osobního doprava</i> .....	39
<i>Obr. 136. Logo Belgických drah – nákladního doprava</i> .....	39
<i>Obr. 137. Vlak Belgických drah</i> .....	39
<i>Obr. 138. Logo Běloruských železnic</i> .....	39
<i>Obr. 139. Vlak Běloruských železnic</i> .....	39
<i>Obr. 140. Vlak Bulharských železnic</i> .....	39
<i>Obr. 141. Logo Bulharských železnic</i> .....	39
<i>Obr. 142. Logo Černohorských drah</i> .....	40
<i>Obr. 143. Logo Dánských drah</i> .....	40
<i>Obr. 144. Logo Railion – dánský nákladní dopravce</i> .....	40
<i>Obr. 145. Systém logotypů dánských institucí</i> .....	40
<i>Obr. 146. Logo Dánských drah bez korunky</i> .....	41
<i>Obr. 147. Vlajka Dánských drah</i> .....	41
<i>Obr. 148. Logo Edelaraudtee – estonský soukromý dopravce</i> .....	41
<i>Obr. 149. Logo Eesti Raudtee – estonský státní dopravce</i> .....	41
<i>Obr. 150. Vlak společnosti Edelaraudtee</i> .....	41
<i>Obr. 151. Finský osobní dopravce</i> .....	42
<i>Obr. 152. Finský nákladní dopravce</i> .....	42
<i>Obr. 153. Vlak Finských drah</i> .....	42
<i>Obr. 154. Původní logo Francouzských drah</i> .....	42
<i>Obr. 155. Nové logo Francouzských drah</i> .....	42
<i>Obr. 156. Skupina log vlaků, které provozují Francouzské dráhy</i> .....	42
<i>Obr. 157. Logo a nový vizuál na vlaku Francouzských drah</i> .....	42
<i>Obr. 158. Tiskoviny jako součást nového vizuálu společnosti Francouzských drah</i> .....	43
<i>Obr. 159. Logo Holandských drah</i> .....	43
<i>Obr. 160. Vlak Holandských drah</i> .....	43
<i>Obr. 161. Logo Chorvatských železnic</i> .....	44
<i>Obr. 162. Vlak Chorvatských železnic</i> .....	44
<i>Obr. 163. Logo Irských železnic</i> .....	44
<i>Obr. 164. Lokomotiva Irských železnic</i> .....	44
<i>Obr. 165. Vlak italského dopravce Trenitalia</i> .....	45
<i>Obr. 166. Logo italského dopravce Trenitalia</i> .....	45
<i>Obr. 167. Logo Kosovských drah</i> .....	45
<i>Obr. 168. Vlak Kosovských drah</i> .....	45

<i>Obr. 169. Logo Litevských drah – verze okřídlené kolo</i> .....	45
<i>Obr. 170. Logo Litevských železnic</i> .....	45
<i>Obr. 171. Logo Lotyšského osobního dopravce</i> .....	45
<i>Obr. 172. Logo Lotyšského nákladní dopravce</i> .....	45
<i>Obr. 173. Logo Lucemburských státních železnic</i> .....	46
<i>Obr. 174. Logo nákladní složky Lucemburských železnic</i> .....	46
<i>Obr. 175. Vlak Lucemburských železnic</i> .....	46
<i>Obr. 176. Vlak Maďarských drah</i> .....	47
<i>Obr. 177. Logo soukromého maďarského dopravce GYSEV</i> .....	47
<i>Obr. 178. Logo Maďarských drah – osobní doprava</i> .....	47
<i>Obr. 179. Logo Maďarských drah – nákladní doprava</i> .....	47
<i>Obr. 180. Logo Německých drah</i> .....	47
<i>Obr. 181. Logo Railion – německý nákladní dopravce</i> .....	47
<i>Obr. 182. Vysokorychlostní vlak typu ICE3 Velaro</i> .....	47
<i>Obr. 183. Logo Norských státních drah</i> .....	48
<i>Obr. 184. Logo CargoNet – norský nákladní dopravce</i> .....	48
<i>Obr. 185. Vlak Norských drah</i> .....	48
<i>Obr. 186. Logo Polských drah</i> .....	48
<i>Obr. 187. Nově představená lokomotiva pro PKP Cargo</i> .....	48
<i>Obr. 188. Logo nákladního dopravce PKP Cargo</i> .....	48
<i>Obr. 189. Logo Portugalských železnic</i> .....	49
<i>Obr. 190. Vlaky Portugalských železnic</i> .....	49
<i>Obr. 191. Lokomotiva Rakouských drah</i> .....	49
<i>Obr. 192. Logo Rumunských železnic</i> .....	50
<i>Obr. 193. Logo nákladní společnosti Rumunských železnic</i> .....	50
<i>Obr. 194. Vlak Rumunských železnic</i> .....	50
<i>Obr. 195. Nové logo Ruských železnic v jazykových mutacích</i> .....	51
<i>Obr. 196. Představení nového loga Ruských železnic</i> .....	51
<i>Obr. 197. Staré logo Ruských železnic</i> .....	51
<i>Obr. 198. Vlak Ruských železnic</i> .....	51
<i>Obr. 199. Nové logo Řeckých drah</i> .....	52
<i>Obr. 200. Staré logo Řeckých drah na lokomotivě</i> .....	52
<i>Obr. 201. Logo Slovenských drah – osobní dopravce</i> .....	52
<i>Obr. 202. Logo Slovenských drah – nákladní dopravce</i> .....	52

---

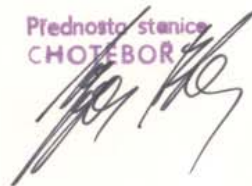
<i>Obr. 203. Lokomotiva Slovenských drah řady 362</i> .....	52
<i>Obr. 204. Vlak Slovinských drah</i> .....	53
<i>Obr. 205. Logo Slovinských drah</i> .....	53
<i>Obr. 206. Logo Srbských železnic</i> .....	53
<i>Obr. 207. Vlak Srbských železnic</i> .....	53
<i>Obr. 208. Nové logo španělské společnosti Renfe</i> .....	54
<i>Obr. 209. Původní logo španělské společnosti Renfe</i> .....	54
<i>Obr. 210. Nové logo rychlovlaků AVE</i> .....	54
<i>Obr. 211. Původní logo rychlovlaků AVE</i> .....	54
<i>Obr. 212. Vlak společnosti Renfe</i> .....	54
<i>Obr. 213. Vlak společnosti Renfe</i> .....	54
<i>Obr. 214. Logo Švédských drah</i> .....	54
<i>Obr. 215. Logo nákladní společnosti Švédských drah</i> .....	54
<i>Obr. 216. Nákladní vlak Švédských drah</i> .....	55
<i>Obr. 217. Osobní vlak Švédských drah</i> .....	55
<i>Obr. 218. Logo Švýcarských drah</i> .....	56
<i>Obr. 219. Logo nákladní složky Švýcarských drah</i> .....	56
<i>Obr. 220. Označení nádraží v Curychu</i> .....	56
<i>Obr. 221. Vlak Švýcarských drah</i> .....	56
<i>Obr. 222. Nákladní vlak Švýcarských drah</i> .....	56
<i>Obr. 223. Motorová lokomotiva Švýcarských drah</i> .....	56
<i>Obr. 224. Logo švýcarského dopravce BLS</i> .....	56
<i>Obr. 225. Logo nákladní složky BLS Cargo</i> .....	56
<i>Obr. 226. Lokomotiva BLS Cargo</i> .....	56
<i>Obr. 227. Logo Tureckých státních drah</i> .....	57
<i>Obr. 228. Lokomotiva Tureckých státních drah</i> .....	57
<i>Obr. 229. Logo Ukrajinských drah</i> .....	57
<i>Obr. 230. Původní logo Britských drah</i> .....	59
<i>Obr. 231. Současná verze, kterou dál používá společnost National Rail</i> .....	59
<i>Obr. 232. Logo společnosti Eurostar</i> .....	59
<i>Obr. 233. Logo společnosti Southern</i> .....	59
<i>Obr. 234. Logo společnosti Northern</i> .....	59
<i>Obr. 235. Logo společnosti EWS</i> .....	59
<i>Obr. 236. Vlak společnosti Virgin Trains</i> .....	59

<i>Obr. 237. Vlak společnosti First Group</i> .....	59
<i>Obr. 238. Uniforma Dánských drah</i> .....	60
<i>Obr. 239. Logo Českých drah</i> .....	61
<i>Obr. 240. Aplikace loga na ČD centru</i> .....	61
<i>Obr. 241. Lokomotiva ČD řady 372</i> .....	61
<i>Obr. 242. Logo ČD na záclonkách v kupé</i> .....	61
<i>Obr. 243. Původní logo ČD Cargo</i> .....	62
<i>Obr. 244. Nové logo ČD Cargo</i> .....	62
<i>Obr. 245. Aplikace loga ČD Cargo na lokomotivě</i> .....	62
<i>Obr. 246. Inzerce ČD Cargo</i> .....	62
<i>Obr. 247. Sada letáku pro ČD vytvořených podle návrhu studia Najbrt</i> .....	63
<i>Obr. 248. Detail letáku pro ČD</i> .....	63
<i>Obr. 249. Piktogramy na brněnském nádraží</i> .....	63
<i>Obr. 250. Piktogramy na břeclavském nádraží</i> .....	63
<i>Obr. 251. Použití piktogramů pro ČD v brněnském nádraží</i> .....	64
<i>Obr. 252. Kompletní sada piktogramů pro ČD</i> .....	64
<i>Obr. 253. Logo příměstské železniční sítě Esko</i> .....	64
<i>Obr. 254. Možná budoucí podoba loga Českých drah?</i> .....	64
<i>Obr. 255. Logotyp Pertl Bahn</i> .....	67
<i>Obr. 256. Aplikace logotypu na uniformě průvodčí a vlaku</i> .....	68
<i>Obr. 257. Základní sada piktogramů pro Pertl Bahn</i> .....	68
<i>Obr. 258. Ukázka cedule orientačního systému na nádraží</i> .....	68
<i>Obr. 259. Titulní strana jízdního řádu</i> .....	69
<i>Obr. 260. Ideový návrh plakátu</i> .....	69
<i>Obr. 261. Diplom za 1. místo v soutěži „Železnice včera, dnes a zítra”</i> .....	79

Blahopřejeme  
LUKAŠOVI PERTLOVI  
k 1. MÍSTU ve  
vytvorné soutěži na téma  
„Železnice včera, dnes a  
zítra.“

ŽST CHOTĚBOR

Přednostka stanice  
CHOTĚBOR



Obr. 261. Diplom za 1. místo v soutěži „Železnice včera, dnes a zítra“, který jsem získal v roce 1992