



УНИВЕРЗИТЕТ УМЕТНОСТИ У БЕОГРАДУ

ФАКУЛТЕТ ЛИКОВНИХ УМЕТНОСТИ

ДОКТОРСКЕ УМЕТНИЧКЕ СТУДИЈЕ

**ДОКТОРСКИ УМЕТНИЧКИ ПРОЈЕКАТ**

# **СИМБОЛИ ОКТАНСКОГ ДОБА**

СВОЋЕЊЕ ФОРМИ ОБЈЕКТА ЈЕДНЕ ЕПОХЕ НА ПЕЧАТ ВРЕМЕНА

ИЗЛОЖБА ГРАФИКА

аутор: Марко Калезић

ментор: ред. проф. мр Жарко Смиљанић

Београд, мај 2015. године

## САДРЖАЈ

Резиме.....	3
Abstract.....	4
1. УВОД.....	5
1.1. Уводне напомене.....	5
1.2. Предмет истраживања.....	5
1.3. Циљеви истраживања.....	6
1.4. Методе истраживања.....	7
2. СИМБОЛИ ОКТАНСКОГ ДОБА.....	8
3. СВОЂЕЊЕ СИМБОЛА.....	9
4. ПРОМЕНА СИМБОЛА.....	10
5. ИЗМЕЊЕНИ СИМБОЛ.....	13
6. СИМБОЛИЧКИ НАЗИВИ.....	15
7. ПРИКЛАДНА ВЕЗА.....	17
8. МАЛИШАНИ ОКТАНСКОГ ДОБА.....	19
9. ВЕЛИКАНИ ОКТАНСКОГ ДОБА.....	28
10. ДРАГУЉИ ОКТАНСКОГ ДОБА.....	33
11. ЦРПКЕ И ПЛАТФОРМЕ.....	35
12. СИЛУЕТЕ.....	37
13. ЛИТОГРАФИЈА.....	39
14. ПРЕЗЕНТАЦИЈА.....	46
15. ЗАКЉУЧАК.....	47
Литература.....	48
Индекс репродукција.....	50
Биографија.....	51

## Резиме

Докторски уметнички пројекат „Симболи октанског доба“ представља рад који се темељи на серијалу литографија које приказују симболе једне епохе која се ближи крају али која је оставила траг у природи и скоро свим сегментима друштва. Промене система вредности, рељефа, климе, начина живота, су ми били инспирација да овековечим иконе овог доба. Представљени су симболи који су тај статус стекли изузетним и понекад необичним индустријским решењима, квалитетом и јединственошћу. Пролазност је углавном неизбежна, али не и за јунаке ове изложбе. Ликовни приказ одабраних симбола ишао је ка редуковању броја података и свођењу форми објеката на печат времена. Не постоје просторне одреднице, већ само објекат сведен на симбол .

Пројектом „Симболи октанског доба“ аутор је представио нове радове којима помера границе свог ликовног исказа. Поред практичног дела, пажљиво је реализован теоријски и технички део. Истраживања су донела резултате и искорак у стваралаштву, а промишљање, анализа, истраживање и стварање се наставља и после реализовања докторског уметничког пројекта.

**Кључне речи:** симболи, октански, бензин, нафта, аутомобил, индустрија, силуете, ликовни, литографија, графика

## **Abstract**

The doctoral art project “Symbols of the Oil Age” represents a work based on a series of lithographs which depict symbols of an era that is coming to a close, but has left its trace on nature and almost all segments of society. Changes in the system of values, relief, climate, and way of life, were my inspiration to eternize the icons of this period. I presented symbols that earned this status through their exceptional and sometimes unusual industrial solutions, their quality and uniqueness. Transience is almost always inevitable, but not for the heroes of this exhibition. The visual representation of the selected symbols went towards decreasing the amount of data, and reducing the form of the object to a timestamp. There are no spatial determinants, just objects reduced to symbols.

In the project “Symbols of the Oil Age”, the author presents his new artworks that stretched the limits of his visual expression. Besides a practical part, the artist carefully completed a theoretical and technical part of this work. His research gave results and has moved him a step forward in his creative work, while rumination, analysis, research and creativity continues even after the completion of this doctoral art project.

**Keywords:** symbols, octane, petrol, oil, car, industry, silhouettes, art, lithography, print

## **1.УВОД**

### **1.1. Уводне напомене**

Постоји велики број радова који су директно или индиректно везани за октанско доба. Број студија, научних радова, пројеката и стручних чланака је импозантан, али углавном припадају сфери природних наука. Написан је и већи број радова из области хуманистичких наука, пре свега економије, у којој је ова епоха имала највећи значај (седам од једанаест најмоћнијих компанија осамдесетих година 20. века биле су нафтне). У уметности је октанско доба мало и ретко истраживано. Филмска индустрија је направила неколико заиста вредних остварења, али сматрам да је ова епоха заслужила и да се обради кроз призму ликовног ствараоца. Уметници су кроз историју истраживали симболе различитих периода, а моја је намера да дам ликовни приказ симбола епохе у којој живим, истражујем и стварам. Промене које су настале током октанског доба (рељеф, клима, инфраструктура, стил живота) не остављају ме равнодушним и верујем да завређују да о њима остане и ликовни запис.

### **1.2. Предмет истраживања**

Предмет мог истраживања су објекти који су означили једно доба, својеврсне иконе истог, настале у најдинамичнијем периоду развоја, успона и регресије људске цивилизације. Реч је о “октанском добу”, периоду неспутаног развоја, које је омогућило настанак креација које и данас, пре краја истог, постају ванвременске одреднице и симболи једне епохе. Рођен сам пар година пре почетка октанског доба, и ако узмемо просечан животни век мушкарца са ове територији, и пројекцију нафтних резерви које се могу исцрпити, долазимо до занимљиве подударности: октанско доба и аутор ових редова ће сићи са сцене можда у истој години. Како било да било, тада ћемо бити времешни, а као и многи други уметници, решен сам да обележим епоху у којој живим, радим и стварам.

Октанско доба карактерише неспутаност израза, слобода стварања и неробовање форми. Чак и да је слобода илузија, осећај је добар. Осећај за који се вреди борити, стварати и, ако треба, сагорети као бензин. Није то епоха без норми и закона, али је сигурно период

када је суштина битна, док је форма у другом, трећем, или неважном плану. Оног тренутка када је прописано превише стандарда и норми, када су људи почели да робују форми, она је победила суштину, и бит је нестала. Ликовни приказ симбола октанског доба није само омаж, он је и путоказ ка облицима који имају своје особености и карактер, и из којих зрачи зрак слободе непобеђене формом. Они нису инспирација само мени као ликовном ствараоцу, већ и млађим генерацијама дизајнера који из стваралаштва великих мајстора црпе инспирацију. С времена на време, направи се нови или редизајнирани модели икона октанског доба који разбијају монотоност и сивило савремених решења.

Ликовна решења у мом новом циклусу су померена у правцу редуковања објеката, и њиховом свођењу на знак или симбол. Број детаља и визуелних података је мали, са намером да се остави упечатљив приказ. Иконе октанског доба су саме по себи ванвременске, тако да четврта димензија, време, не егзистира. Просторна одредница на графикама не постоји. Око објеката је само белина папира која им даје чистоту, невиност и узвишеност. Овакав третман је постојао и у литографијама мојих претходним серијала, али је сада степен уклањања небитних података драстично већи, првенствено у циљу добијања сведеног дела са упечатљивом поруком.

### **1.3. Циљеви истраживања**

У свом уметничком раду тежим ка чисто ликовном, дводимензионалном изразу, који је лишен свих непотребних елемената па и простора у позадини. Користим се различитим графичким техникама, најчешће литографијом, код нас тренутно помало заборављеном и маргинализованом графичком дисциплином. Графика као медиј пружа доста простора за експериментисање са најразличитијим материјалима, као и ефектима које производе, те је постизање жељеног циља сасвим извесно. Код графике постоји и тренутак ишчекивања и неке врсте неизвесности која делује по принципу одложеног задовољства. Сваки уметник прави избор медија, технике и методе стварања уметничког дела који су у складу са њиховом природом, афинитетима и начином изражавања. Овај избор је подређен циљевима уметничког дела и најделотворнијем начина њиховог остваривања. Стога је мој избор литографије као технике и графике као медијума у сагласности са горе наведеним принципом. Литографија спада у најмлађе графичке дисциплине, иако је стара више од два века. У оквиру ње још увек налазим простора за савремени лични

израз и стремим ка сталном усавршавању технике и проналажењу што боље ликовне интерпретације. Сфера мог интересовања је истраживање ликовног језика, али и односа његових елемената (линије, шрафуре, површине, боје, ритмова, светлости, белине). Моја намера је да ликовним језиком створим дело које је универзално препознатљиво и лако читљиво, и које ће посматрач разумети без брошура и додатних објашњења. Осим основних ликовних елемената, тежим да у своја дела уткам и симболе различитих времена—прошло, садашње и ванвременско (универзално). Начин на који реализујем свој рад се заснива на посматрању, откривању, планирању и промишљању, што резултира отиском који штапам са оригиналне матрице.

#### **1.4. Методе истраживања**

Приликом рада на овом пројекту, мој примарни метод анализе је био историјски. Октанско доба је временски ограничено, те сам историјском методом анализирао хронологију настанка, развоја, успона и регресије овог динамичног периода у људској историји. Октанско доба неће још дуго трајати, али је већ сада оставило значајан траг у различитим стваралачким областима. Други метод који сам користио је историјско—компаративни, којим сам поредио паралелна историјска доба попут октанског, гасног и дигиталног. Приликом писања теоријског дела докторског уметничког пројекта, користио сам документа, историјске списе, дела из области историје уметности, хералдике, филозофије, монографије, студије, објављене стручне чланке, аудио и видео записе, интернет изворе и презентације.

## 2. СИМБОЛИ ОКТАНСКОГ ДОБА

Иако је по многим октанско доба декадентно и предапокалиптично, оно је пре свега динамичан период стварања који су обележиле креације механичких објеката, од којих су најистакнутији добили статус симбола. Друштво се убрзано мењало под креацијама октанске инвентивности, али се ни природа није одупрела утицајима, те су објекти овог периода изменили пределе до граница препознатљивог. Октанска инфраструктура покретних и статичних објеката створила је другачији свет који ће бити запамћен по „иконама“ октанског доба. Иако је овај период у својој завршној фази, већ је створен велики број објеката који су се издигли до статуса симбола. Ипак, они нису плод хипер производње идентичних производа, већ последица изузетне инвентивности која је свету пружила разноликост, оригиналност и упечатљивост производа, каткад са веома необичним идејним решењима. Објекти из ове ере су стварани од материјала различитих вредности и квалитета, али су прављени да трају, а не само да се продају. Успех бренда се није постигао испразном рекламом, већ искључиво квалитетом. Данас је прича другачија. Више се не поставља питање да ли сви производи ауто-индустрије личе, више нема ни колористичких разлика. Последњу декаду 20. века одликују сиви аутомобили, прву деценију 21. века црни, а другу бели аутомобили. Ова појава се образлаже духом времена, једном речју - сивилом. Хероји октанског доба разбијају монотонију, боје пренаглашено сивило, и дају карактер простору у коме се налазе. Они су ознаке на најразличитијим местима планете. Октанско доба је утицало на све сегменте друштва и у многим од њих је оставило траг у виду величанствених објеката-симбола.

Две значајније области инвентивности октанског доба су ауто-индустрија и нафтна индустрија. Обе су ме инспирисале да урадим њихов ликовни приказ као мој допринос овој изузетној ери. Приказани симболи се могу сврстати у механичка чуда која су чак и данас непревазиђена.



### 3. СВОЂЕЊЕ СИМБОЛА

Предмети октанског доба, попут летилице, копнених возила, пловила и амфибија, на себи углавном носе одређен тип ознака и симбола. У зависности од сврхе предмета, ознаке могу бити у виду слова, шифре, бројева, амблема, грбова, застава и сл. Сви ови елементи се могу или приказати, или по одлуци аутора, игнорисати, редуковати или свести скоро до границе непрепознатљивог. У зависности од објекта и ликовног решења, бирам приступ који ми омогућава постизање склада између ознаке и осталих елемената присутних на делу. Начин на који обрађујем објекат изискује исто и код симбола.

На графици „Курск“<sup>1</sup>, из трилогије „Подморнице“<sup>2</sup>, приликом уношења симбола сам се одлучио за редуковање великог државног грба који се налази на врху подморнице. Велики царски орао<sup>3</sup> је ликовно имао сувише детаља за мој рад, због чега сам се одлучио за поједностављивање овог симбола на сведен геометријски облик --хексагон налик латиничном слову „V“. На овај начин симбол није изгубио моћ коју има као симбол победе, а по форми асоцира на широко раширена крила орла. И поред свођења симбола скоро до непрепознатљивог, задржана је јасна веза и асоцијација са оригиналом, тако да посматрач може препознати овако редуковану ознаку.

Оваквом слободном интервенцијом се постигла хармонија између објекта и симбола на објекту, те сам постигао задовољавајући резултат у спровођењу своје ликовне замисли. Сведен симбол је дао једну нову вредност. Уместо наративног приказа хералдичког знака оптерећеног детаљима, дошао сам до једноставног геометријског решења наглашавајући његову суштину. Доследно сам извео симбол, остављајући га на неодштампаном (белом) пољу, као што сам и подморницу поставио као самосталан објекат, отиснут на белини папира, без просторних одредница.

---

<sup>1</sup>Курск (К-141) је била руска нуклеарна стратешка подморница класе Антеј (по НАТО стандардима класе Оскар II), која је пловила у саставу Руске војне морнарице. Потонула је у несрећи 12. августа, 2000. године у Баренцовом мору код Мурманска (Русија). [http://hr.wikipedia.org/wiki/К-141\\_Kursk](http://hr.wikipedia.org/wiki/К-141_Kursk)

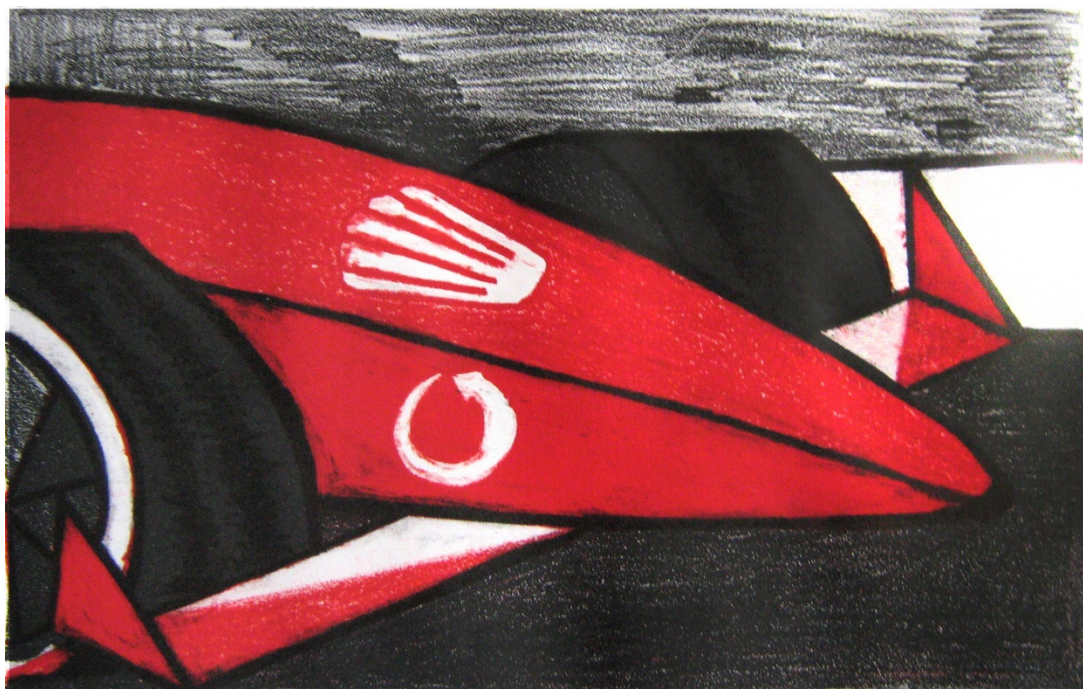
<sup>2</sup>Трилогију „Подморнице“ чине графике: „Наутилус“, „Курск“ и „Сделано в СССР“.

<sup>3</sup>Велики царски орао је грб Руске федерације (некада Царске Русије) и представља хералдички симбол преузет из Византије.

#### 4. ПРОМЕНА СИМБОЛА

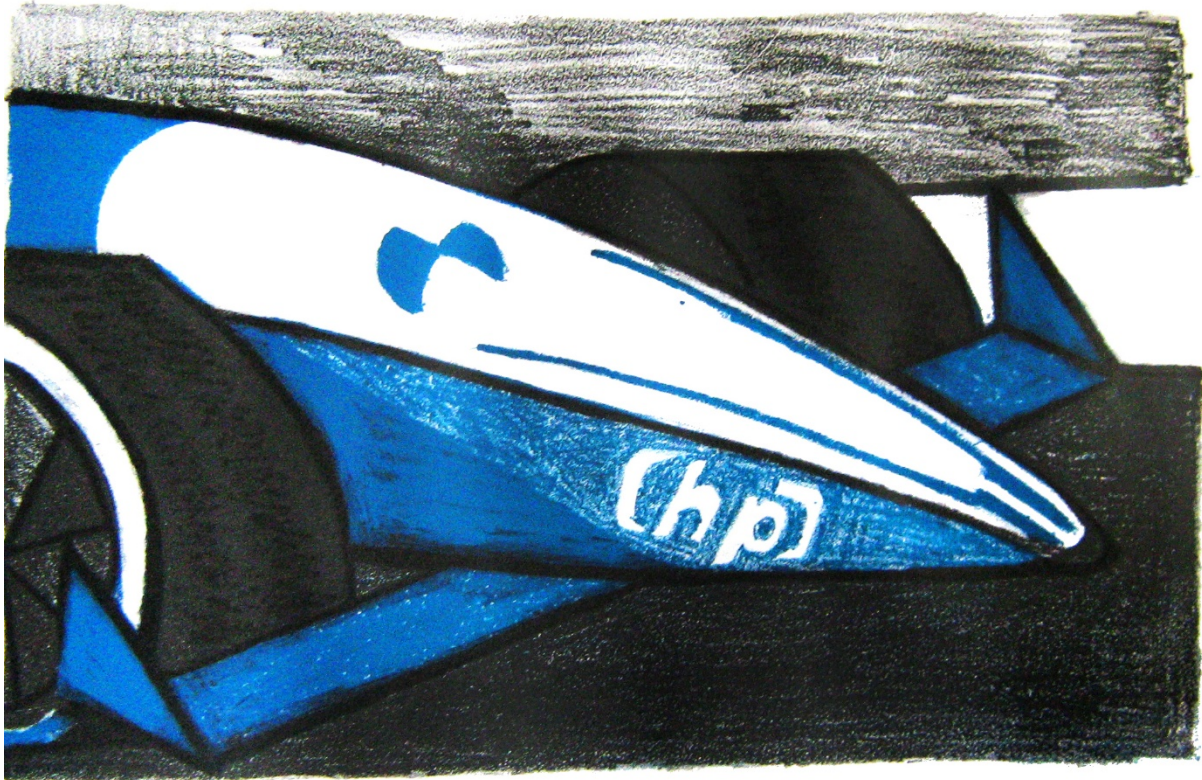
Графика за разлику од других ликовних техника, омогућава ствараоцу рад на једној или више плоча у циљу реализовања његове ликовне замисли. Број плоча зависи од предвиђеног циља, спектра у којој је графика изведена и вештине самог аутора. Приликом израде графике могу се вршити различите интервенције у смислу комбинација, пермутација и варијација матрица. Такође постоји могућност изостављања, односно нештампања одређене плоче, као и додавања новог пролаза. Оваквим поступцима од једног цртежа може настати више различитих тиража.

У природи уметности и уметника је тежња да промене саму бит новонасталог дела. Интервенција која може променити симболичко значење графике за мене представља велики изазов. Пример овог принципа могу бити графике „Dutch“ и „Invent“. На овим графичким листовима матрица која носи црну боју и даје облик, идентична је на оба рада (кокпит формуле), али друга а и друга б плоча се у многоструку разликују. Исте су само површине коју покривају, док су остали елементи (избор боја, симболи, број и распоред симбола) различити.



Слика 1. Марко Калезић, литографија „Dutch“, 2003.

Боја мења атмосферу, од топле (црвене) на графици „Dutch“ до хладне (плаве) на графици „Invent“. Боје имају и своју симболику, где плава има хералдичку везу са шкотском заставом и баварским грбом (кокпит Формуле 1 “Williams<sup>4</sup> – BMW<sup>5</sup>”), а црвена са „Фераријем“ (Ferrari)<sup>6</sup>, једним од најчувенијих конструктора спортских аутомобила. Деценијски ривалитет са тркачке писте сам пренео и на графичке листове.



Слика 2. Марко Калезић, литографија „Invent“, 2003.

Боја је само једна од разлика, док ознаке на формулама, њихов распоред и број усложњавају ту различитост. Симболи изазивају нове асоцијације приликом посматрања наведених графика. Њихово значење је другачије, као и начин приказа.

---

<sup>4</sup>„Williams“ је назив једног од најбољих тимова у историји Формуле 1, добијен према презимену власника тима Френка Вилијамса.

<sup>5</sup>„BMW“ (Bayerische Motoren Werke) је произвођач луксузних и спортских аутомобила са дугом традицијом производње мотора за тимове Формуле 1.

<sup>6</sup>„Ферари“ је италијански произвођач спортских аутомобила који је 1929. године основао Енцо Ферари у Маранелу, и један је од водећих тимова у Формули 1.

Неке од ознака су експлицитно приказане, док су друге сведеније. Посматрач ће на графици „Invent“ лако препознати робну ознаку спонзора „HP“<sup>7</sup>, док је на графици „Dutch“ симбол „Marlboro“<sup>8</sup> сведен на површине црвене и беле, дискретно позициониран на стабилизатору кокпита. Овако се графике могу посматрати као осмишљен диптих, али и као два суштински различита рада. Симболи дају нови карактер штампаном делу без обзира на сличност облика.

---

<sup>7</sup>„HP“ (HewlettPackard) је једна је од највећих мултинационалних технолошких компанија на свету са седиштем у Калифорнији и познати је спонзор Формуле 1.

<sup>8</sup>„Marlboro“ је најпродаванија марка цигарета на свету коју производи фабрика дувана „Филип Морис“ из САД. „Marlboro“ је један од најзначајнијих спонзора тимова у Формули 1.



## 5. ИЗМЕЊЕНИ СИМБОЛ

Приликом реализовања ликовног дела, често долазимо до питања како и да ли да прикажемо симбол (робну ознаку, марку, знак) одређеног објекта. Робну ознаку можемо игнорисати или пак верно приказати, али постоји и решење интервенције на самој ознаци. Један вид интервенције сам приказао на графици „Фијат 500“. Уместо наративног и баналног исписивања логотипа Фијата<sup>9</sup>, или пак стављања латинског слова „F“ које би било сувише асоцијативно, одлучио сам се за поље у коме је уписан квадрат пресечен по средини вертикалном линијом. Ово решење асоцирана стилизовано слово азбуке „Ф“, и изазвати сећање на „фићу“, један од првих малих аутомобила произведених код нас<sup>10</sup>, као и на кинески знак „中“<sup>11</sup>. Многима је овај малишан, и икона ауто-индустрије, био центар у њиховом микрокосмосу, те су га тако доживљавали и препознавали. Овим решењем сам на свом раду добио нову загонетку или једначину са више непознатих. Овакав измењени знак за аутора ће имати одређено значење, док ће сваком другом посматрачу оставити могућност да нађе сопствено тумачење и асоцијацију. Тако симбол престаје да има своје првобитно значење и намену и добија сасвим нов идентитет или више идентитета у зависности од броја и врста асоцијација које изазива. За разлику од скривених симбола који су такође присутни на неким од мојих радова, овај измењени симбол је позициониран практично на самом центру дела, са намером да буде што приметнији, и као нека врста задатка или загонетке коју посматрач треба да реши.

---

<sup>9</sup>Фијат (FIAT) је италијански концерн са средиштем у Торину. FIAT је скраћеница за „Fabbrica Italiana Automobili Torino“ (Италијанска фабрика аутомобила Торино). Основан је 1889. године под именом „Societa Anonima Fabbrica Italiana Automobili Torino“. Прва фабрика је отворена 1900. године. Фијатов лого је дизајнирао Карло Бискарети ди Руфија 1904. године.

[http://en.wikipedia.org/wiki/Fiat#Commercial\\_vehicles](http://en.wikipedia.org/wiki/Fiat#Commercial_vehicles)

<sup>10</sup>„Застава 750“ (касније „Застава 850“), произвођена по лиценци Фијата од 1965. до 1984. године. Укупно је произведено 923.487 аутомобила уз повремене модификације.

[http://en.wikipedia.org/wiki/Zastava\\_750](http://en.wikipedia.org/wiki/Zastava_750)

<sup>11</sup>Кинески знак“中“ („дон“) значи центар, средиште, а део је и древног имена Кине која је била позната као Средишње царство 中国 („Цонгуо“).

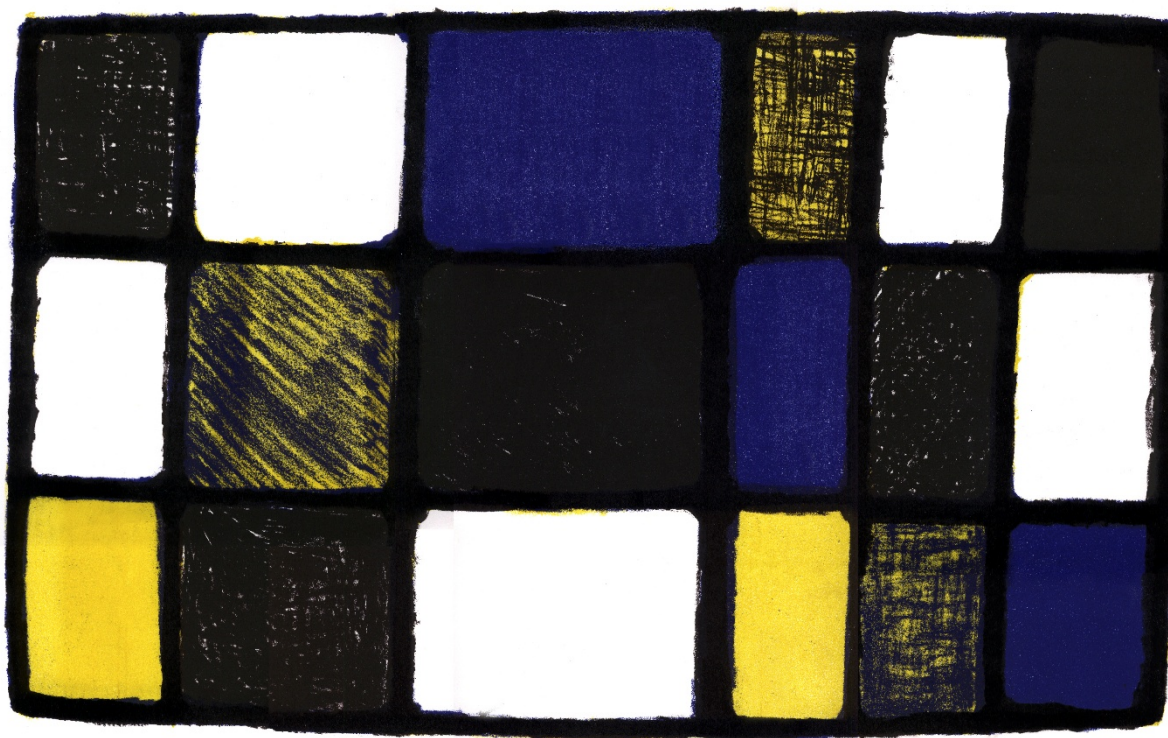


Слика 3. Марко Калезић, литографија „Фиат 500“, 2008.

У раду где се препознаје објекат, а мења симбол који га одређује, потребно је бити веома обазрив. Сасвим је оправдано, чак и пожељно, понекад стављати загонетке пред публику, али ове загонетке морају бити осмишљене, а не насумичне интервенције које могу изазвати погрешне ефекте. Такође, ма колико знак био измењен, он би морао да буде у сагласју са објектом.

## 6. СИМБОЛИЧКИ НАЗИВИ

Графика нам, за разлику од других ликовних дисциплина, оставља могућност да на истој површини са отиснутом матрицом позиционирамо и њен назив. Обавеза не постоји, те се може изложити непотписано дело или пак рад под именом „Без назива“. Аутору остаје одлука да ли ће именовати свој рад, и да ли ће у називу рада да буде одређене симболике или асоцијације на одређени знак (хералдички, робне ознаке, објекат или неки његов сегмент). Симболички назив се може везивати за само један кадар целокупног дела, где аутор оставља простор посматрачу да тражи и пронађе везу између штампане површине и словних ознака исписаних графитом.



Слика 4. Марко Калезић, литографија „Ести“, 2002.

Адекватан пример може бити литографија „Ести“. Призор Рубикове коцке<sup>12</sup>, сведене у две равни, даје нам умрежени приказ квадрата и правоугаоника, ритмично постављених са одштампаним и неодштампаним (белим) пољима. Овај геометријски облик великог правоугаоника ставља у први план сам објекат, који ће више или мање бити препознатљив, али се пажљивијим проматрањем уочавају и односи између структуре, линија, површина, текстуре и шрафура. Следећи корак је уочавање самог назива дела, враћање погледа на рад и одгонетање симболичког назива. Сам облик штампане површине је сличан застави, а његова трећа вертикала има по распореду поља идентичан низ боја (плава – црна – бела) као застава Републике Естоније. Уочавањем овог сегмента, назив излази из другог плана и постаје равноправан са одштампаном површином.

Симболички назив дела тако постаје кључ за решавање загонетке коју је аутор осмислио, ликовно спровео и поставио пред посматрача. За разлику од дескриптивних, понекад и предугачких назива за физички простор дела, симболички називи позивају на размишљање и пажљивије сагледавање. Као што математичар креира једначине како би објаснио одређени појам, ја кроз симболичке називе дела покушавам посматрачу да приближим решење суштине моје ликовне замисли. Када сам у могућности, радо их користим, обогаћујући свој списак насталих радова.

---

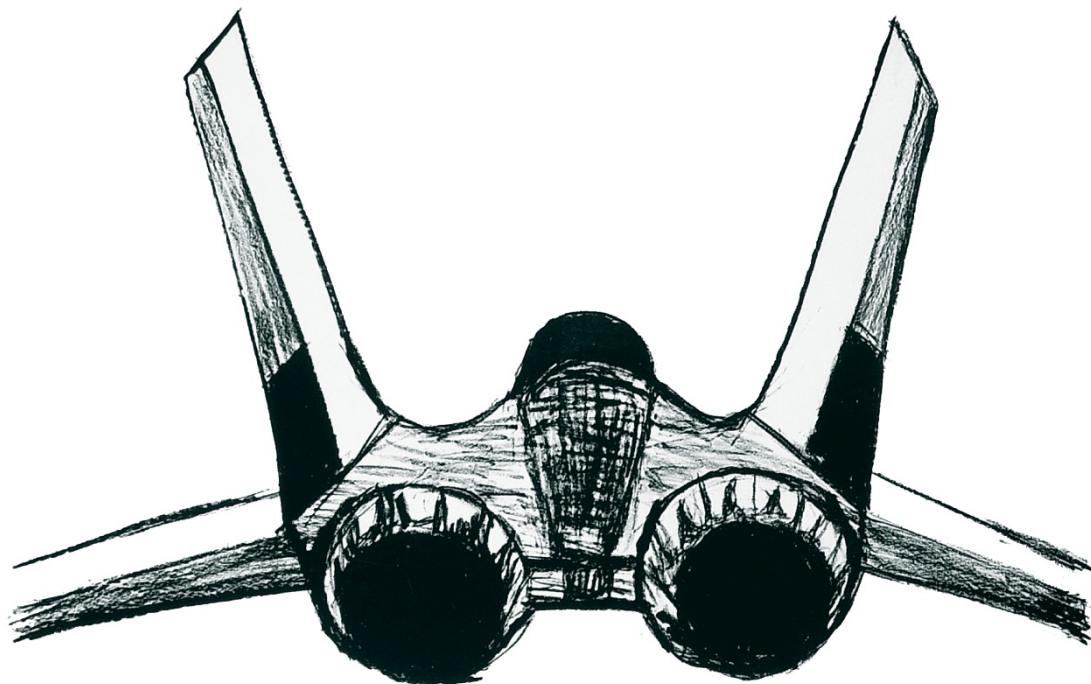
<sup>12</sup>Рубикова коцка је тродимензионална механичка играчка коју је 1974. године изумео мађарски вајар и професор архитектуре Ерно Рубик. [http://hr.wikipedia.org/wiki/Rubikova\\_kocka](http://hr.wikipedia.org/wiki/Rubikova_kocka)



## 7. ПРИКЛАДНА ВЕЗА

Каткад при стварању ликовног дела (визуелног приказа одређеног објекта), не желимо на први поглед да га „оптеретимо“ препознатљивим симболима. У решењу трагамо за прикладном везом објекта као симбола и територије на којој је настао, или пак уметника и његовог постигнућа који су у посредној вези.

У једном од циклуса литографија под називом „Оријентири“, где су ми теме биле и авиони, приказана је летилица настала у институтима „Микојан – Гуревича“ („МиГ“) <sup>13</sup>. Посматрач опажа моћни ваздухоплов који одлази од њега у непознато. Без приметних ознака, ова летилица, наизглед, може подсетити на слична конструкторска решења, односно моделе авиона насталих у другим пројектним центрима. Кокпит, крила и мотори су без симбола, али не и репни стабилизатори. На њима се може видети црни квадрат уместо заставе, грба, симбола рода војске, ознаке јединице, шифре летилице.



Слика 5. Марко Калезић, литографија „Микојан Гуревич“, 2005.

---

<sup>13</sup>„Микојан – Гуревич“. Артем Микојан и Михаил Гуревич су главни конструктори и оснивачи руског пројектног бироа „МиГ“ за војне ваздухоплове, првенствено ловце, основаног децембра 1939 године. <http://www.migavia.ru/eng/corporation/?tid=1>

Овај пут је био довољан црни квадрат на светлој површини да би се нашла веза између земље порекла, некадашњег СССР-а, у којој је осмишљен и произведен авион, и чувеног дела „Црни квадрат на белом“ уметника Казимира Маљевича који је пореклом из Русије. Овај уметник се прославио делом „Црни квадрат на белом“ и тиме значајно утицао на савремену уметност и њен правац, баш као што су конструктори Микојан и Гурович постали надалеко чувени по креацијама својих ваздухоплова, који су постали оријентир за снагу, моћ, брзину, издржљивост и уопште престиж у авио-индустрији. Изостанак конкретне ознаке се може надоместити вештим ткањем ликовних елемената који на индиректан начин откривају идентитет приказаног објекта. Прикладна веза тако постаје средство за решење моје идејно ликовне замисли. Она је својеврстан изазов како аутору у креирању свог дела, тако и посматрачу у одгонетању његовог значења.

## 8. МАЛИШАНИ ОКТАНСКОГ ДОБА

За разлику од дигиталног доба у којем се све мери брзином, јачином и протоком, у тоталном октанском добу се величина постизала необичним креацијама, занимљивим решењима и непредвидљивим иновацијама, а неретко и ишчашеним конструкцијама. Најбољи пример су мали аутомобили, тро- и четвороточкаши настали у другој половини двадесетог века, где се изнад свега штедело на луксузу, естетици, а некада и точковима („рилајант регал“<sup>14</sup>). Без обзира на све те „ситне недостатке“ и изражено одсуство комфора, и на чињеницу да су дуго трајали и још дуже се чекали док стигну до својих власника, ови аутомобили су постали омиљена превозна средства на старом континенту. Иако скромних могућности, памтиће се различита конструктивно-креативна решења.

Једно од необичнијих техничких решења је „кишобран“ мењач код Цитроеновог „спачека“ („Citroën2CV)<sup>15</sup> и „реноа 4“ („Renault 4“). То је била иновација у односу на мењаче који су били смештени иза волана или на платформи аутомобила. Њихова дршка је највише подсећала на дршку кишобрана и неретко су збуњивали возаче ненавикнуте на овај начин мењања брзина. Ипак, ово помало „уврнуто“ решење остало је оригинално и у сећању свих који су се возили у овим малишанима. Спачеку је претходио прототип „ЦитроенТПВ“ („CitroënTPV“)<sup>16</sup> који је замишљен као народни ауто, и био је француски одговор на италијански „тополино“ и немачку „бубу“. ТПВ је испуњавао крајње необичне услове: да превезе два путника, један чак пун кромпира, и да приликом вожње по земљаним путевима не буде разбијено ни једно јаје постављено у корнету. Претходник „спачека“ је имао само један фар позициониран на левој страни аутомобила. Ово возило није било у серијској производњи, али је послужило као одлична основа за стварање једног од најпознатијих модела који је направљен у Цитроеновим фабрикама. Почетак производње „спачека“ је морао да сачека крај рата када је прототип модификован и унапређен. Креатори и конструктори „кишобрана на точковима“ нису могли да наслуте какву ће популарност овај малишан имати у градовима, иако је превасходно био намењен за вожњу по локалним путевима Француске. Од „народног“

---

<sup>14</sup> „Рилајант регал“ („Reliant Regal“) је мали аутомобил са три точка који је произвођен од 1953. до 1973. године у енглеском граду Тамворту

<sup>15</sup> 2CV (фран. „deuxchevaux“ или „deuxchevaux-vapeur“)

<sup>16</sup> TPV (фран. „tres petitevoiture“) - веома мали ауто

аутомобила до култног четвороточкаша, дугачак је пут, а овај малишан га је прешао с лакоћом.



Слика 6. Марко Калезић, литографија „Спачек“, 2008.

„Рено 4“ је имао и надалеко оригиналан минималистички дизајн који је због свог спољњег облика добио популаран и оправдан надимак „докула“. Овај модел почео је да се креира педесетих година двадесетог века. Пред Реноовим инжењерима и конструкторима је био задатак да направе јефтин путнички аутомобил са великим пртљажним простором који ће моћи да конкурише Цитроеновом „спачеку“, „мини морису“ и Фолксвагеновој „буби“. Као резултат двогодишњег истраживања и пројектовања, на париском салону аутомобила 1961. године, представљен је аутомобил „R3“. Овај малишан је носио и назив „R4“, све до тренутка када је преименован у „рено 4“, по коме ће постати планетарно познат.

У својој класи „рено 4“ је победио конкуренцију. Сведеног дизајна, благо заобљених спојева површина и линија, основни модел „реноа 4“, одликовала је једноставност и оригинална решења. Ентеријер је сведен и имао је клизне прозоре који су се могли да се отворе до пола по вертикалној страни стакла. Као и „спачек“, „рено 4“ је имао „кишобран“ мењач. Иако се „рено 4“ производио од 1961. до 1992. године, на њему су се током више од три деценије могле уочити само мале промене. Током времена мањи метални делови су замењени јефтинијим пластичним. Поред основног модела, произведен је и „рено 4 фургон“ („Renault 4 Fourgonnette“), доставно, практично, вишенаменско возило. Француске поште су биле један од најзначајнијих корисника овог превозног средства. Овај аутомобил је учествовао и на престижном релију „Париз-Дакар“<sup>17</sup>, где је показао сву своју издржљивост, засенивши много веће конкуренте. „Рено 4“ се производио тридесет две године на пет континената.

За 2016. годину, педесетпет година од првог „реноа 4“, најављено је представљање његовог наследника. Одлично редизајниран, техничко и технолошки побољшан, овај француски малишан чудесног карактера ће добити прилику да поново осваја пространства и срца љубитеља аутомобила. Разлика у ентеријеру старог и новог „реноа 4“ је толико очигледна да би се за вредност додатне опреме новог модела могао купити стари модел. Нови „Рено 4“ носи име које обавезује и верујем да ће га оправдати. Колико год предности имао прототип, остаје жал што ће у њега бити уграђен класичан мењач, а не препознатљиво чудновати „кишобран“. Стотине модела аутомобила је креирано, само су ретки попут „реноа 4“ завредели своје наследнике.

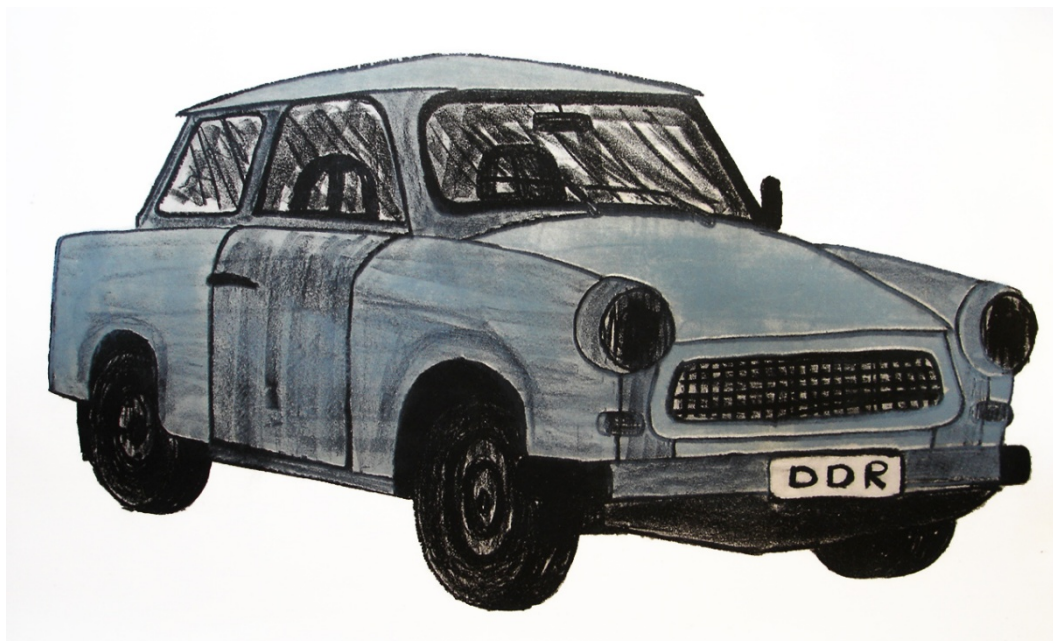
Источна Немачка<sup>18</sup> је имала свог специфичног представника у овој, за то време, захтевној категорији. „Трабант“ („Trabant“) дизајнерски није био превише оригиналан, и може се слободно рећи да је он умањена варијанта „пежоа 204“. Ипак, и њега одликује пар оригиналних решења у духу општег минимализма, од двотактног мотора који је покретала мешавина нискооктанског бензина и моторног уља, до пластичне каросерије која, истину није могла да зарђа, али је могла да буде лако механички оштећена од једне

---

<sup>17</sup>Рели „Париз-Дакар“ или „Дакар рели“ је чувена трка моторних возила која се од 1979. године одржава крајем децембра и почетком јануара, а основна карактеристика је што се њен већи деовози ван путева кроз пустиње (до 2008. године кроз Сахару, а од 2009. године у Јужној Америци).

<sup>18</sup>Источна Немачка, званично Немачка демократска република (нем. Deutsche Demokratische Republik) је била социјалистичка држава која је трајала од 1949. до 1990. године под бившом совјетском окупационом зоном.

врсте домаћег папкара. Шалу на страну, купци су на испоруку овог модела чекали од пет до седам година, а његови власници су били изузетно поносни на своје љубимце.



Слика 7. Марко Калезић, литографија „Трабант лимузина“, 2008.

„Трабант“ је имао пут „од сјаја до очаја и назад“. Од почетка производње 1957. године, па до 1989. године, „траби“ је био цењен, вољен и скуп аутомобил у својој класи. Падом Берлинског зида, нестала је физичка граница између два дела немачке државе, али је успостављена нова граница, овог пута у емисији штетних гасова. Малишан са истока се нашао први на удару прописа, конкуренције и тржишта. За неколико месеци његова цена је пала неколико хиљада пута, да би се зауставила на вредности од једне марке. Највећи удар четворочкашу са истока је била одлука о рециклирању (уништењу), која је темељно спровођена. „Трабант“ је скоро ишчезао са улица (изузев примерака који су имали уграђени филтер за издувне гасове), али не и из сећања људи. Двадесетак година од почетка елиминисања, преостали малобројни „трабанти“ су се издигли из пепела, а његова цена је скочила двадесет хиљада пута. Нисам сигуран да је он леп аутомобил, иако о укусима није упутно расправљати, али има своју препознатљивост која нарушава монотонију савремених решења ауто-индустрије. Управо зато приступило се пројектовању новог Трабанта, са електричним погоном али препознатљивим карактером. Поред облика, овај малишан има и своју јединствену нијансу светло плаве

боје, коју ће нове генерације моћи видети на новом Трабанту. Пут „од сјаја до очаја и назад“ имају шансу да прођу ретки, а Трабант то свакако јесте.

На истоку Европе живе растом велики људи који су у погонима својих фабрика производили један од најмањих серијских аутомобила који се највише производио у Пољској. У питању је пољски „фијат 126п“ („PolskiFiat126p“), познат код нас као „пеглица“. Општи минимализам овог аутомобила се креће од габарита до снаге мотора. Иако је само мало већи од возила из луна парка, за његово управљање су ипак биле потребне возачка и саобраћајна дозвола. Иако мали и слабашан, верно је служио читавим породицама које су у њему прелазиле велика пространства.

Ауто-индустрија пољске произвела је још седам модела путничких аутомобила. У релативним односима запаженији од осталих је био „полонез“, дизајнерска копија Фолксвагеновог „пасата“. „Полонез“ је био значајно већи од „фијата 126п“. Квалитет израде није била јача страна аутомобилима са истока Европе, али је био на страни овог аутомобила. Поставља се онда питање како је „полонез“ пао у заборав. На страни „пеглице“ није квантитет, иако он не ствара квалитет. Ни квалитет ни квантитет нису били довољни „полонезу“, поразило га је једно мало харизматично и симпатично возило, оригиналног дизајна и препознатљивог тона наранчасте боје којом је био офарбан. Увек су постојали аутомобили који разбијају монотонију и сивило дизајнерских решења, а „фијат 126п“ је то учинио осамдесетих година двадесетог века.

Италијански „фијат 500“ је наследник два „народна“ аутомобила – „фијата 500“ прве генерације познатог као „тополино“, и „фијата 600“. Тополино је био један од најмањих аутомобила у серијској производњи четрдесетих година двадесетог века. Конструисан 1936. године, био је италијански „народни“ аутомобил. „Тополино“ је 1955. године замењен моделом „фијат 600“. Једна од његових варијација, „застава 750“, производила се у Крагујевцу и постала аутомобил националне класе. Седамдесетих година двадесетог века популарни „фића“ је био најмасовније присутно возило на путевима Југославије. И данас се многи радо осврну на улици за малобројним преосталим примерцима ове иконе ауто-индустрије. „Фијат 500“ је представљен јавности 1957, и по популарности је брзо претекао своје познате претходнике. Томе су допринели нови дизајн и техничка решења, а овај аутомобил је одиграо и важну улогу у друштву. Шездесете године двадесетог века су биле и доба борбе за једнакост полова. Мало је познато да је управо „фијат 500“ донео једну од већих победа за права жена и био је прво возило које су жене масовно возиле.



Лак за управљање, малих димензија, симпатичан, са приступачном ценом, био је најчешћи избор првог аутомобила за жене. У Италији је постојала неформална подела да припаднице лепшег пола и млади возе „фијат 500“ (ћинквећенто), а мушкарци „фијат 1100“ (милећенто). 2007. године, шездесет година од почетка производње „фијата 500“, представљен је нови модел са старим називом. Ово је био један од најуспешнијих, а по многим и најбољи редизајн моторног возила у историји ауто-индустрије. Нови модел кресе величина, облик, карактер и допадљивост његовог претходника, а чак је и циљна група возача остала иста (млади и жене). Ако изоставимо техничке иновације, опремљеност и удобност, постоји једна значајна разлика, а то је цена овог четвороточкаша. „Фијат 500“ из 1957. године је био један од јефтинијих и приступачнијих аутомобила (због тога и назван „народни аутомобил“), док је модел из 2007. године убедљиво најскупљи у својој класи, и за њега је потребно издвојити више новца него за многе комфорније и квалитетније аутомобиле. Неко ће рећи да на цену утиче дизајн, други да је у питању опремљеност овог аутомобила. Аутор ових редова чврсто верује да највећа заслуга за висину цене новог модела припада легендарном малишану из 1957. године. Купујући нови „фијат 500“, добијате и део историје ауто-индустрије, на коју је модел из 1960-их оставио неизбрисив траг.

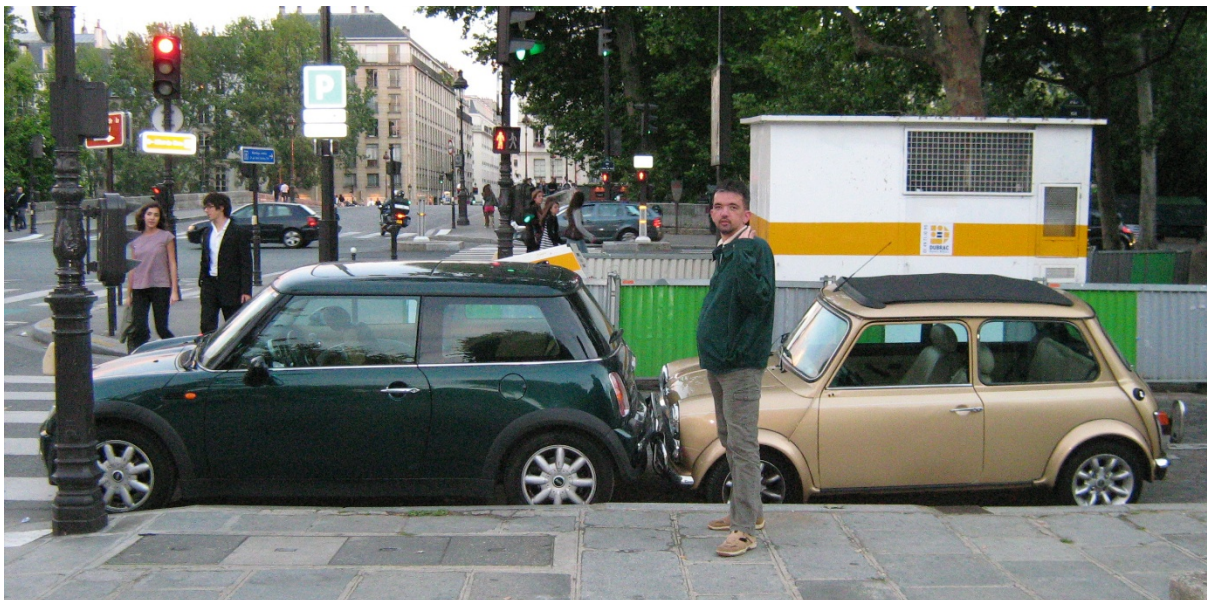


Слика 8. Фијат 500



Острвска империја Уједињеног краљевства је имала развијену ауто-индустрију најширег спектра, и за остатак континента врло чудне естетске норме и дизајнерска решења. Модел „мини“ („Mini“) је мали аутомобил који се производио од 1959. до 2000. године у погонима фабрика „Бритиш мотор корпорација“ („British Motor Corporation“) и њеним наследницима. Иако је у Југославији оловљаван као „мини морис“, овај малишан се званично никада није тако звао. Поред свог основног имена „мини“, познат је и као „ровер мини“ („Rover Mini“) и „остин мини купер“ („Austin Mini Cooper“). Због својих конструкторских решења, овај аутомобил малих димензија извршио је изузетно велики утицај на ауто-индустрију. Постављањем тачкова на углове каросерије, креатори овог возила су омогућили да се осамдесет процената површине искористи за путнике и пртљаг. „Мини“ је настао као идеја о малом и штедљивом аутомобилу, успешном борцу против нафтне кризе која је почела 1956. године. Бензин у Великој Британији је био скуп, па је продаја великих аутомобила драстично опала, а путеви су били „окупирани“ немачким четвороточкашима који су такође били велики потрошачи горива. Како становници острва не воле окупаторе, империја је морала да узврати ударац. Прототип јунака овог подухвата настаје у октобру 1957. године. Сер Алек Исигонис је потписник дизајна овог модела, чија се популарност својевремено поредила са популарношћу Фолксвагенево „бубе“. Од како је почео да се серијски производи 1959. године, „мини“ није само потиснуо стране аутомобиле са острва, он је освајао и нова пространства, како на европском континенту, тако и у Јужној Америци, Аустралији и Африци, где је и прављен. Током година производње, овај величанствени малишан је побољшаван на различите начине, али без великих измена. Постојали су и други модели као што су: „естејт“, „ван“, „пик ап“, „лимузина“ и „караван“. Мало је познато да је „мини мок“ био наменско возило британске војске, дизајниран као мали цип. Ипак најзначајнији, а по многим и најбољи, је спортски модел „мини купер“. „Мини купер“ је четири пута био победник релија „Монте Карло“, од 1964. до 1967. године. „Мини“ је заслужио своје име поставши 1969. засебан бренд. Три деценије после изласка из сенке „Остина“ и „Мориса“, 1999. године, биће проглашен за друго по реду најутицајније возило 20. века, одмах иза „форда Т“, а испред „ЦитроенаДС“ (такозване „ајкуле“) и Фолксвагенево „бубе“. 1971. године (исте када је рођен и аутор ових редова), „мини“ је почео да се производи у погонима фабрике „Индустрије моторних возила“ (ИМВ) у Новом Месту у Словенији, те је овај аутомобил добио статус „домаћег“ и у СФРЈ. Годину дана касније, ИМВ прекида сарадњу са „Ровером“ и почиње да производи други култни аутомобил „рено 4“. Током осамдесетих и деведесетих година двадесетог века, направљена су

бројна специјална издања „минија“ која су се кретала од масовно продаваних возила до потпуне модне иконе. Последња „наранџаста кутија“<sup>19</sup> је сишла са производних трака 2000. године. Био је то крај једне ере, али не и приче о „минију“. Баварски произвођач аутомобила „BMW“ је исте године почео да производи новог „минија“. Спој енглеског дизајна и немачке технологије били су одлична комбинација за креирање новог „минија“, једног од најбољих редизајна аутомобила у историји октанског доба. Прича осмишљена 1956. године се тако наставила, и још увек траје, као и сећање на аутомобил који се истицао изразито ниском платформом која даје стабилност али и осећај као да се возите у картинг возилу. Ипак, без обзира на одсуство удобности у вожњи, овај мали аутомобил је постао један од битних заштитних знакова земље из које је потекао. Британска ауто-индустрија дефакто више не постоји, али сећање на „минија“ је неизбрисиво.



Слика 9. Нови и стари Мини

Сви недостаци „минија“ падају у други план када се упореде са још једном чувеном креацијом са острва. У питању је „рилајант регал“, комични караван троточкаш, познат као „трабант“ Велике Британије. Ако су претходни модели имали одсуство комфора, овај модел је отишао корак даље и имао је одсуство једног точка. И поред своје нестабилности условљене недостатком једног точка и нарасе непривлачним изгледом,

<sup>19</sup>Први примерци „минија“ били су офарбани у наранџасту боју те је овај аутомобил био познат и као „наранџаста кутија“.

овај квазимодо је својом харизматичном појавом стекао бројне симпатије. И он, као и његови претходници, одсликавали су различитост света у коме се живело, неспутаност нормама, мерама и техничким ограничењима, и зато имају своје заслужно место као иконе октанског доба. Малишани који су се уздигли до нивоа великана. Њихова оригиналност је данас још упадљивија у општем дизајнерском сивилу савремене ауто-индустрије коју карактерише то да сви модели исте класе, а различитих произвођача, претерано личе једни на друге. Не спорим да ауто-индустрија има право да штеди разменом технологије (најочигледнији пример су платформе аутомобила), али постаје бесмислено да је највећа приметна разлика између возила различитих произвођача лого на аутомобилу<sup>20</sup>. Претерано инсистирање на (уни)форми спутава креацију и убија срж, остављајући огромну сиву зону без карактера.

Мада су својевремено неки од ових аутомобила били оспоравани, па чак и исмевани, данас доживљавају ренесансу, другу љубав нових генерација и популарност која се може мерити бесмртношћу.

У овој категорији представника је имала и домаћа ауто-индустрија која је у пројекту „Посао века“ лансирала „југа“, намењеног широким народним масама и освајању светског тржишта. „Југо“ је промовисан као мало, градско и економично возило. „Посао века“ је прошао као и држава у којој се „југо“ производио. Последњи примерак овог симпатичног аутомобила сишао је са производне траке 29. септембра 2008. године, истог дана када је отворена моја изложба литографија под називом „Седам величанствених и југо“ у галерији СУЛУЈ. Можда ће и „југо“ једног дана добити своје ново издање.

---

<sup>20</sup>Један од очигледнијих примера сличности је међу моделима „пежоа 107“ и „цитроенаЦ1“.

## 9. ВЕЛИКАНИ ОКТАНСКОГ ДОБА

Почетком 20. века, аутомобили су били ретки, скупи и правили су се ручно. Хенри Форд је имао визију да произведе аутомобил који ће бити једноставан, квалитетан и доступан великом броју људи. То је овом индустријалцу и дизајнеру успело 1908. године, када је са производних трака фабрике у Детроиту сишао Фордов „модел Т“. Од оснивања своје фабрике 1903, па до 1908. године, произведено је деветнаест модела у малим серијама, означаваних словима абееде, а 1908. године направљен је „Фордов модел Т“, први аутомобил који се производио на покретној траци. О успешности овог модела најбоље говори чињеница да се производио наредне две деценије, до 1928. године, а такође и опис да је овај ауто „Америку ставио на четири точка“. Фордов „модел Т“ био је оријентир и изазов другим произвођачима моторних возила. Компанија Форд је постала једна од најзначајнијих играча у свету ауто-индустрије. Сто година од почетка производње „модела Т“, 2008. године, фирма коју је основао Хенри Форд се због велике економске кризе нашла у неформалном банкроту. Челници администрације САД су одлучили да спасу компанију од банкрота инвестирајући у посрнулог гиганта неколико стотина милијарди америчких долара, водећи се максимом „сувише је велико да би дозволили да пропадне“. Величину ове компаније свакако најбоље представља „модел Т“ који је проглашен за најутицајнији аутомобил 20. века.

Ако би нека уметничка галерија одлучила да отвори изложбу историје ауто-иновација, били би јој потребни: „ренџ ровер“ са флуидним системом суспензије, паметни аутомобили са полуаутоматским мењачем, аутомобил А класе са мотором на поду и возило АА класе са простор-ваздух конструкцијом. Било би веома компликовано реализовати такву изложбу. Спасоносно решење за кустоса и организаторе било би да се изложи аутомобил који садржи сву ову изузетну технологију. Да ли неко сумња да такав ауто постоји? Постоји, и направљен је пре шездесет година. Једноставно најбоља кола на свету: „ЦитроенДС“ звани „ајкула“. Било је других сјајних аутомобила. Фордов „модел Т“ се масовно производио, „фијат 500“ је био малено чудо, али „ЦитроенДС“ је променио све: конструкцију, материјале, контролни систем, безбедност, начин вожње. Овај аутомобил футуристичког изгледа био је испред свог времена. Он није само направио револуцију у моторима у инжењерском смислу, већ је променио изглед аутомобила. „Ајкула“ је представљена на Сајму аутомобила у Паризу 1955, свега десет година од окончања Другог светског рата. Спрам Цитроеновог модела „ДС“, сва остала

возила су изгледала застарело. И данас би се продаја овог модела на сајму те 1955. године сматрала изузетном. Првог дана је продато дванаест хиљада примерака и то на континенту који се десет година после рата уздизао из пепела. Два човека су најзаслужнији за постојање ове иконе октанског доба: скулптор Фламино Бертолије који је створио ово уметничко дело и инжењер Андре Дефабре. „Модел ДС“ је описан као перфектан аеродинамичан аутомобил, најсличнији капљици сузе, и биће проглашен за најбољи индустријски дизајн 20. века. За разлику од „малишана“ октанског доба, на овом великану се није штедело. Направљен је од префињених материјала са минимумом пластике.

„ЦитроенДС“ је био најбољи француски аутомобил, и самим тим возило у коме се вози председник Пете републике<sup>21</sup>. 1962. године приликом једног од низа покушаја атентата на генерала Шарла Де Гола<sup>22</sup>, „модел ДС“ је одиграо важну историјску улогу. Аутомобил у коме је био председник, погођен је са преко сто и четрдесет метака које су испалили терористи. Гуме на другој осовини су биле избушене, али захваљујући савреном хидрауличком систему који је прилагодљив неравнинама, возач је успео да одвезе председника Де Гола на сигурно. Овај легендарни аутомобил који је био симбол једног доба, престао је да се производи 1975. године.

„ЦитроенДС“ је модел у коме налазим инспирацију, и један од највећих изазова за мене као ликовног ствараоца је да га овековечим и представим публици на изложби „Симболи октанског доба“. Нови ДС је представљен публици на Салону аутомобила у Женеви почетком 2015. године, а примерак моје литографије ће публика имати прилику да види у септембру исте године у Београду. Оно што ми изговарамо са „ДС“ („Déesse“), у Француској се чита као „богиња“. „Ајкула“ је била и остала јединствена у дизајну аутомобила, а савремена возила имају понешто од „богиње“.

Фолксвагенова „буба“ је настала тридесетих година двадесетог века, у време велике економске кризе и свега неколико година пре почетка рата који је био све извеснији. Спроводећи своје популистичке идеје, Адолф Хитлер је наложио да се направи народни аутомобил који је у стању да превезе петочлану породицу при брзини од 100км/ч. Кола

---

<sup>21</sup>1958. године промењен је устав Француске и проглашена је Пета република, са снажном улогом председника.

<sup>22</sup>Шарл Андре Жозеф Мари де Гол ( 22.11.1890- 9.11.1970) је био француски војни заповедник и државник.

су морала бити јефтина<sup>23</sup>, једноставна за производњу и одржавање. Главни инжењер и конструктор првог немачког народног аутомобила био је доктор Фердинанд Порше, али је мало познато да је коначни дизајн возила урадио Ервин Коенда. Од 1933. до 1936. године израђен је први прототип и направљене су три радне верзије. Производња овог легендарног аутомобила је почела 1938. године у Волзбургу. До почетка рата биће произведен мали број возила, а једно од њих је те године поклоњено идејном творцу за 49. рођендан.

Стара кинеска пословица каже „Никада не потцењуј противника“, али после Другог светског рата се управо ово десило Фолксвагену. Фолксвагенове фабрике које су се налазиле у британској окупационој зони, понуђене су као део компензације за ратну штету, али су понуду одбили Британија, Француска, САД, као и водећи произвођачи аутомобила. Прогнозе су биле суморне, а сер Вилијам Рутс<sup>24</sup> је изјавио да је Фолксваген ружан и да неће опстати више од две године. Ни Хенри Форд II није имао добро мишљење о овом немачком аутомобилу. Фолксваген је 1955. постао финансијски стабилан, а тренутно је „Порше“ („Porsche“) групација, којој Фолксваген припада, други произвођач аутомобила на свету, са амбициозним планом да до 2018. године преузме „Тојотино“ („Toyota“) прво место.

„Буба“ се издигла из пепела и врло брзо постала омиљен аутомобил. Ова кола су брисала имовинске, старосне и националне разлике, а популарност возила насталог у нацистичкој немачкој била је највећа међу хипицима и либералима. Златно доба је достигла током шездесетих и седамдесетих година 20. века када су се широм планете могле видети најразличитије офарбане и украшене „бубе“. 1972. године број произведених „буба“ оборио је рекорд који је до тада држао „Фордов модел Т“. Постоји много урбаних легенди, а према једној је жени (возачу) стала „буба“, она је изашла из аута и отворила хаубу како би видела у чему је квар и узвикнула : „Људи, па мени су украли мотор“. Ова прича најбоље одсликава поузданост аутомобила из Волзбурга. Технолошке иновације и појава нових модела Фолксвагенових аутомобила утицали су да 1975. године буде обустављена производња „бубе“ у Немачкој, и наставак њене производње у Бразилу и Мексику. У Мексику ће се овај четвороточкаш производити до 2003. када ће, после 65 година производње, са траке сићи последњи од преко 21 милиона

---

<sup>23</sup>Цена овог аутомобила није смела да пређе 990 марака.

<sup>24</sup>Сер Вилијам Рутс(Sir William Rootes) је био власник британске „Рутс групације“ („Rootes Group“) која је банкротирала 1978. године.

примерака овог култног аутомобила. 1999. године је почео избор за аутомобил 20. века на коме је „буба“, на жалост, заузела тек четврто место. Овакав резултат је последица политичког притиска. Није било прихватљиво да најбољи аутомобил буде онај чији је идејни творац Адолф Хитлер. На прво место неке листе могу доспети и солидни под одређеним околностима, али у легенду одлазе само изузетни, а „буба“ то свакако јесте.

Креирање новог модела је велики изазов који је још већи ако се ствара наследник иконе ауто-индустрије. 1998. године направљена је нова „буба“, најлошије редизајниран аутомобил. Без карактера, ово возило је тек у назнакама подсећало на креацију насталу шест деценија раније, и једино су лого и име возила били исти. Успех новог аутомобила је био у складу са новим решењима, те не чуди што се возило производило само дванаест година. Од 2011. године се производи „буба“ треће генерације са нешто више успеха од модела из 1998. године. Постоји још једна битна разлика, нова „буба“ више није народни аутомобил већ возило више средње класе, прескупо за обичан свет. Нови модели ће се правити, али остаће само једна истинска „буба“ која је славу стекла својим квалитетом и харизмом.

Четвороточкаш из Волзбурга био ми је инспирација у реализовању литографије „Smiley“ из 2000. године, а нови изазови његовог ликовног приказа и данас постоје.

„ГАЗ-24“ или једноставно „волга“ је једини великан који долази са истока Европе. Совјетски председник Никита Хрушчов имао је слоган „ухвати и претекни Америку“, и пред конструкторима и дизајнерима СССР-а је био задатак да направе возило које би могло да парира аутомобилима западне хемисфере. За разлику од народних аутомобила „ладе“, „москвича“ и „запорожца“, „волга“ је била престижни аутомобил намењен „једнакијима“ и државним институцијама. Први модел возила под овим именом је произведен 1956. године, али тек 1970. настаје аутомобил који је постао икона једне епохе. Својим широким платформама значајно издигнутим од тла, овај снажни и робусни аутомобил уливао је страхопоштовање код посматрача. „Волга“ је умногоме подсећала на америчке аутомобиле, али је имала и своје особености. Ова кола су била прилагођена суровијим климатским условима, лошијим путевима и бензину који није увек био високе октанске вредности. „Волга“ је изнад свега била поуздан аутомобил који ће се производити са мањим модификацијама до 1992. године. 1993. године направљена је нова „волга“ са више пластике и непотребних детаља. Возећи се у овом моделу питао



сам таксисту у Москви каква је нова „волга“. „Добра „волга“ је стара „волга““, гласио је одговор који и данас памтим, а који најбоље описује овог великана октанског доба.

Јагуар „тип Е“ („Е-Туре“) заузима посебно место међу великанима октанског доба. Хронолошки гледано најзначајније су: 1961, 1975. и 2007. година. 1961. године је почео да се производи Јагуаров „модел Е“, изузетна и непоновљива креација. Производња овог возила трајаће до 1975, исте године година када сам добио свој макетни примерак, додуше значајно умањен, али у очима петогодишњака је изгледао велик. Као што Ферари има препознатљив тон црвене боје, тако се Јагуар препознаје по јасној светло плавој боји. Играчке из детињства се памте, и више од три деценије касније, лепог летњег дана сам на улици видео модел, али прави. На семафору је било укључено црвено светло и имао сам прилику да двадесетак секунди посматрам овај симбол октанског доба. Олдтајмер је био у савршеном стању и одударао је од свих возила из своје и суседних трака. И већи, скупљи и снажнији аутомобили били су неприметни крај овог елегантног двоседа. Али време не стоји, и зелено светло ће се упалити, те сам фотографишући аутомобил овековечио секунде посматрања најчувенијег Јагуара. Дечак није остварио сан летње ноћи али јесте сан летњег дана, сан који је постао јава тог лепог августовског дана. Јагуаров „модел Е“ представља симбол епохе у којој су се возила правила да постоје, а реноме се стицао квалитетом, док се данас аутомобили праве као конфекцијска роба. Ако ме питате ко је био у покрај Јагуара, одговор је нико, само се ретки као Јагуаров „тип Е“ памте.



Слика 10. Јагуар „тип Е“



## 10. ДРАГУЉИ ОКТАНСКОГ ДОБА

Пионири октанског доба Чарлс Ролс и Хенри Ројс одговорни су за настанак најпрестижнијег аутомобила „ролс-ројса“ („Rolls-Royce“) . Два пионира октанског доба основала су предузеће за производњу аутомобила и авионских мотора 1906. године у Манчестеру. „Ролс-ројс“ није обичан аутомобил који брзо силази са производне траке, већ ручно прављено луксузно возило које одликују поузданост, изузетна израда и најфинији материјали. Индија је била најсјајнији драгуљ у круни Британске империје, а аутомобили које је производила фабрика Ролс-Ројс су највећи драгуљи у свету моторних возила. Овај аутомобил се производио и за потребе британске војске током Првог светског рата, где је потенцијал оклопљеног возила искористио потпуковник Томас Едвард Лоренс, познатији као Лоренс од Арабије, у биткама на Блиском истоку против турске војске. После тријумфалног уласка потпуковника Лоренса у Дамаск настаје мит о „ролс-ројсу“, аутомобилу који се не квари. Одговорни у фабрици су желели да мит о „ролс-ројсу“ одрже у стварности, те се изнад свега инсистирало на квалитету који је и данас неспоран.

Два најзначајнија модела ове фабрике су „дух“ и „фантом“ који се производе и након сто година. До 1925. године компанија ће производити модел „сребрни дух“ („Silver Ghost“), а поред овог познатог модела фабрика ће до почетка Другог светског рата произвести низ других престижних модела. Квалитет израде, поузданост, луксуз и јединствени материјали су допринели да „ролс-ројс“ постане статусни симбол не само у Великој Британији, већ и широм света. 1931. године компанија купује фабрику „Бентли“ („Bentley“), познатог произвођача луксузних аутомобила. „Бентли“ се од тада сматра скромнијом варијантом „ролс-ројса“, мада рећи да је неки од ова два аутомобила скроман звучи у најмању руку чудно.

Аутомобили који су прављени у фабрикама Ролс-Ројса, нису се само истицали луксузом и квалитетом већ и напредним решењима до којих се долазило у сарадњи са најбољима. Шездесетих година двадесетог века, читав систем хидраулике биће преузет од Цитроена. Крајем столећа у возила Ролс-Ројса ће се уграђивати мотори баварског БМВ-а, и управо ће ова компанија 2003. године постати власник фирме која је основана у Манчестеру пре скоро сто година. Аутомобили се данас праве брзо и у великим серијама, али не и „ролс-ројс“ који се и уз помоћ најсавременије технологије производи ручно, те је за израду

једног возила потребно шездесет пари вештих руку<sup>25</sup>, које један примерак овог драгуља октанског доба праве преко 450 часова.

„Бентли“ је постао власништво Фолсвагена, исте оне фабрике коју Британци нису хтели да преузму као део ратне одштете. Од 1931. до 2002. године овај аутомобил је био у благој сенци „ролс-ројса“, а највећа разлика је била каросерија. „Бентли“ има мало мање луксуза од „ролс-ројса“, као и година, али поседује спортску ноту која га чини специфичним.

„Бентли“ је нашао своје место у циклусу литографија аутомобила олдтајмера који сам реализовао 1999. године. И данас постоје изазови ликовног приказа „скромнијег“ „ролс-ројса“.

„ЗИЛ“ („Завод имени Лихачёва“) је назив фабрике и модела руског луксузног аутомобила који се производио у московској области. Фабрика је основана 1916. године као московско аутомобилско друштво, али је прво возило произведено тек 1924. по окончању грађанског рата. Од 1931. до 1956. године предузеће ће се звати „ЗИС“ („Завод имени Сталина“), када ће бити преименована у ЗИЛ. Фабрика је производила луксузне, блиндиране аутомобиле у веома малим серијама који су били намењени совјетским руководиоцима и одабраним лидерима држава комунистичког блока. Ова ручно прављена лимузина је по цени била у рангу „ролс-ројса“ и „мајбаха“, али за разлику од драгуља са Острва и из централне Европе, овај аутомобил није био у слободној продаји, и број произведених примерака је био значајно мањи. „Зил“ ће остати упамћен као икона совјетске ауто-индустрије и њен најпрестижнији представник.

Скромнији аутомобил од „зила“ била је „чајка“ (позната као „галеб“). Произведена су два модела, "ГАЗ М 13" који ће се правити од 1958. до 1981. године и „чајка М 14“ чија ће премијера бити 1977. године. Овај изузетни аутомобил ће се производити до 1988. године. „Чајка“ је постала омиљена међу колекционарима аутомобила крајем осамдесетих година 20. века.

---

<sup>25</sup><http://www.rolls-roycemotorcars.com/library/film/60-pairs-of-hands/>

## 11. ЦРПКЕ И ПЛАТФОРМЕ

Са њима је почела и са њима ће се завршити динамична епоха октанског доба. У питању су пумпе, црпке и платформе, чудесне направе ове епохе. Најчешће су постављане у неприступачним и негостољубивим пределима планете: од врелих пешчаних, преко каменитих до ледених пустиња, северних мора или пак залива где су урагани чести.

Ових чудесних конструкција и грађевина је било све више, а њихов број је у једном периоду растао геометријском прогресијом. Умрежене пумпе и платформе мењале су крајолик, како на копну тако и у океанима. Саме платформе су изузетна конструкторска решења и постоји десет основних типова, док број варијација није познат. Са спремиштима за нафту, гас, материјал, храну, простор за рад и боравак неколико хиљада људи, свака појединачно представља полис октанског доба. Слично античким полисима, ови градови-платформе могу на одређено време да буду независни од остатка света. Неке платформе су веће, значајније, боље позициониране, утицајније, те их можемо назвати „Спартама“ и „Атинама“ октанског доба.

Слика једне нафтне платформе је импресивна, али да бисмо видели низ од преко 3.500 оваквих грађевина, морамо погледати сателитски снимак на коме ове конструкције изгледају као огромни корални гребен. Овај низ се налази у Мексичком заливу, јужно од обале Алабаме у САД. Нешто „скромнији“ налазимо западно, крај обала Тексаса, и броји преко 500 платформи.

Као што је златна грозница довела до пораста броја рудника, тако је потреба за црним златом довела до пораста броја конструкција у свим морима, чак и оним која су већи део године окована ледом. У терминалној фази октанског доба почела је „битка“ за Арктик и преостала налазишта нафте. Шест држава и сличан број компанија претендује на што већу површину акваторије Северног леденог океана, те је присуство подморница, мени веома драгих објеката, такође симбола ове епохе, веома честа. Платформе у Мексичком заливу и на Арктику, чак и када су истог типа, дају потпуно другачију слику предела. Боја као пресудан фактор ствара другачију атмосферу, а ледом заробљене платформе изгледају статичније.

Ситуација на копну је нешто једноставнија али ништа мање ритмична. Десетине чекића поређаних нафтних пумпи се у ритму померају горе-доле. Динамичнији је приказ неколико пумпи које у контраритму померају део конструкције од тла у вис.

Свођење форми пумпи на силуету био је изазов, а стварање ликовног приказа без непотребних детаља задовољство. Промишљањем сам долазио до решења која симболима ове епохе дају загонетну ноту, пре свега постављајући делове конструкција под углове, што даље буди асоцијације и наводи посматрача на размишљање.

Себи сам дао задатак да направим ликовне забелешке које ће остати сведок једног времена, али верујем да ће и без апокалиптичног сценарија у пост-октанском добу, и на копну и у морима, остати још много ових конструкција које тада неће бити у функцији али ће бити сложено и скупо раставити их. Можда ће оне и у будућности бити инспирација неком уметнику.

## 12. СИЛУЕТЕ

Посматрајући железне конструкције пумпи на нафтним пољима у сумрак, видим облике који постају силуете<sup>26</sup> које се у такту метронома ритмично спуштају и подижу. Најупечатљивији приказ за посматрача остављају када више њих у контраритму, под различитим угловима, праве игру масивних гвоздених чекића. Сам облик пумпи већ представља помало застрашујући приказ, а када их посматрамо као силуете, ма колико игнорисали њихове сенке, приказ постаје још озбиљнији. Човек се понекад уплаши сопствене сенке, а камоли силуета армије гвоздених колоса. Асоцијативно, могу нас подсећати на неке симболе са хералдичких грбова или иконографије тајних друштава. То је опет нова димензија која ни ствараоца, ни посматрача, не би требало да остави равнодушним.

У свом раду, кроз различите циклусе, тежио сам свођењу и једноставности, стварању дела лишених непотребних и оптерећујућих детаља. Степен свођења је био различит кроз циклусе, све у циљу постизања идеално оптимизованог ликовног решења. Није први пут да радим без просторних одредница, али јесте први пут да у свом раду сводим објекат на печат времена, на његов обрис или силуету. Остављам га и даље јаким, јасним и елегантним, издигнутим из баналног контекста у коме је реално постављен. Овако постављене форме у облику силуета даље стимулишу асоцијације у правцу основног контраста црно-бело, појавности црно одштампаног облика и чистоте белине неодштампане површине. Даље асоцијације неизбежно ме доводе и до једног од најстаријих видова позоришне уметности, источно-азијског позоришта сенки<sup>27</sup>, које обједињује црно-бели контраст и покрет силуета. Управо тај осећај за склад ритма и покрета, карактеристичан за традицију источне Азије, инспирисао ме је да применим његове елементе при реализацији графика из овог серијала који овековечава технолошко постигнуће западне цивилизације.

---

<sup>26</sup>Силуета је назив за обрис неког лика у профилу, фигуре или објекта (групе објеката). Каткад се исти израз употребљава да означи графички знак (нпр. пиктограм, логотип или словни знак), симбол, сенку, одраз у води или пренети обрис. Историјски гледано, то се најпре односи на црну слику на белој позадини. Силуета као облик уметничког изражавања је била карактеристична запозориште сенки Старе Кине.

<sup>27</sup>„Shadow and Puppet Theatre“ <http://www.xip.fi/atd/china/shadow-and-puppet-theatre.html>

За неку деценију ове црпке ће остати само сећања, искоришћена поља биће преуређена или једноставно напуштена, а гвожђе рециклирано. Читава инфраструктура ће бити преуређена, а силуете пумпи, које су такође својеврсне иконе октанског доба, заувек ће нестати из крајолика којима су деценијама доминирале. Наредне генерације сећаће се октанског доба као што су се његови пионери сећали времена парних машина. Како живим и стварам у октанском добу, желим да оставим траг из области уметности како се не би само памтило по технолошким достигнућима и историјским серијалима. Надам се да ћу у науку успети, а силуете су ми један од битнијих делова тог подухвата.

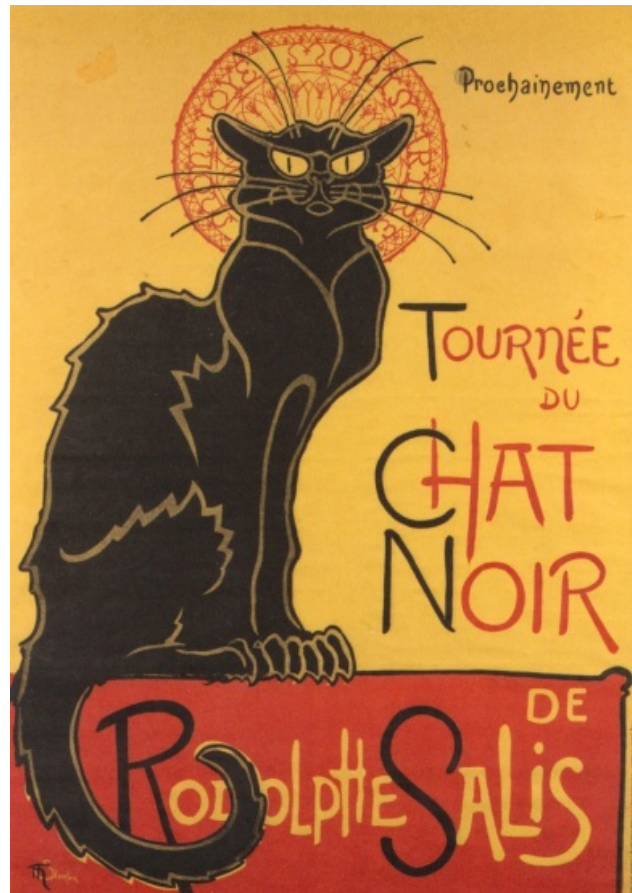
### 13. ЛИТОГРАФИЈА

Литографију, графичку технику равне штампе, почео сам да учим и истражујем 1997. године на Факултету ликовних уметности у Београду. Из 1997. године вратићемо се два столећа унатраг у 1796. годину када почиње прича о овој значајној графичкој дисциплини. Те године је аустријски драматург и глумац Алојз Зенефелдер, након низа експеримената, практично игром случаја открио могућности штампе са идеално равном камена. Најпознатија прича о настанку литографије говори да је у недостатку папира, Зенефелдер оставио запис на камену тушем. После хемијске обраде, када је покушао да га опере раствором воде и сапуна, спознао је да површине на којима је писао тушем „одбијају“ воду. При покушају набојавања камена, исписане површине су прихватале боју, док су остале површине остајале мокре. Било је и других који су вршили експерименте, али је Алојз Зенефелдер после низа покушаја и истраживања различитих материјала први успео да открије и утврди принцип литографије. Изумитељ је ову технику називао „хемијско штампање“ и „камено штампање“, али ће француски назив „литографија“ бити општеприхваћен. Драматург, који је највише утицао на графику, током времена је усавршавао како хемијски процес, тако и пресе на којима се штампа. 1818. године Алојз Зенефелдер објављује „Свеобухватни уџбеник литографије“, који ће наредне године бити преведен на француски и енглески језик.

Техника ће се убрзо раширити и усавршавати, у почетку у земљама немачког говорног подручја, да би се двадесетак година касније проширила на Француску, а нешто касније и на Енглеску и Холандију. У Паризу је 1820. године било више од 280 литографских радионица. 1830. године у Лондону је објављена мапа уметничких литографија под називом „Примерци полиаутографије“. На самом почетку она налази примену у масовној продукцији за штампање књига, новина и плаката.

Практично сви значајнији уметници су се опробали у литографији на себи својствен начин користећи најразличитије материјале који су највише одговарали њиховим уметничким природама. Међу њима су Ежен Делакроа, Франциско Гоја, Оноре Демије, Едвар Мане, Винсент Ван Гог, Пол Сезан, Едгар Дега, Огист Реноар, Едвард Мунк, Емил Нолде, Пол Кле, Пабло Пикасо и Марк Шагал. Међу најпознатијим литографима су Оноре Демије са преко 4.000 графичких листова, Тулуз Лотрек који је литографију у боји подигао на виши ниво, и можда најбољи штампар ове захтевне али и захвалне

технике Алфонс Муха. Тако је литографија заузела своје равноправно место међу осталим графичким техникама. Она је постала и остала основ равне штампе из које ће се временом развијати и други видови као што је алграфија.



Слика 11. Тулуз Лотрек, плакат „Црна мачка“

Ежен Делакроа је међу првим уметницима који су увидели могућности које пружа литографија за различита ликовна истраживања. 2007. године сам у Паризу приликом посете музеју овог великог уметника видео три експоната који су ме задивила. У питању су три литографска камена, мањег формата, на којима је сачуван оригинални цртеж из тридесетих година деветнаестог века. Као литографу, ови експонати су ми били највреднији, иако музеј поседује дела веће ликовне вредности. Поштујем правила која важе у музејима и галеријама, али сам пре осам година једно прекршио. Наиме, фотографисао сам три литографска камена и надам се да ће ова забелешка остати корисна и другима.

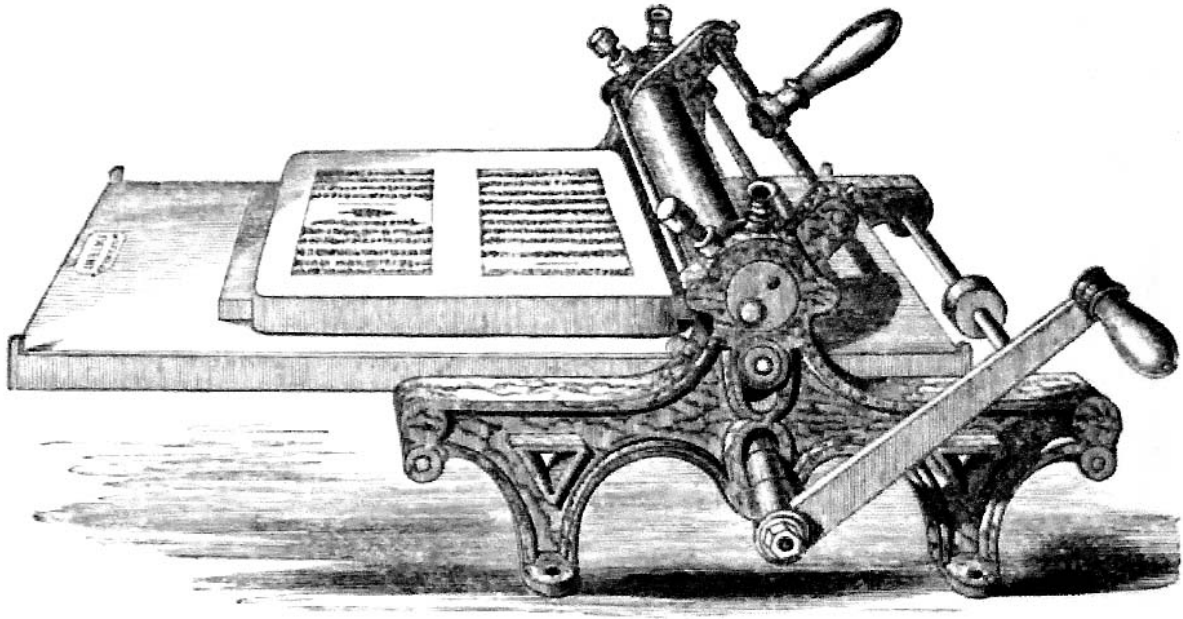




Слика 12. Ежен Делакроа, три литографска камена

Литографија је техника равне штампе која подразумева отискивање графичког листа са идеално равне површине литографског камена. У уметничкој литографији користимо камене плоче равномерне дебљине и обрађене са свих страна. Приликом вађења из мајдана, извлаче се по могућности монолити који се затим обрађују у квадратне или правоугаоне плоче. Због своје fine молекуларне структуре, међу најбоље врсте убрајамо литографско камење, немачког порекла, из Золнохофена, Келхајма и Марнсхајма у Баварској недалеко од Минхена. Налазишта литографског камена сличних својстава постоје и у Шпанији, Русији, Француској, САД, а и у пределима Мионице и Пирота код нас. Камење из мајдана у Баварској је најквалитетније.

По свом саставу литографски камен садржи од 94% до 98% калцијум-карбоната и угљен-диоксида, а остатак чине оксиди гвожђа, алуминијума, магнезијума и силицијума. Постоји неколико врста литографског камена који се разликују по тврдоћи, а те разлике се могу лако визуелно препознати. Камење светлијих и жућкастих нијанси је порозније, лакше и мекшег састава од зеленкастог и жуто-смеђег које је тврђе, а које се поступно степенује даље до најтврђих врста камена сивих, модрикастих и тамних нијанси. У зависности од материјала којим се црта, бира се и камен одређене тврдоће, наравно у складу са могућностима.



Слика 13. Цртеж литографске пресе

Приликом вађења камена, и доцније обраде истог, води се рачуна о његовој „чистоћи“. Наиме, одређено камење може имати нешто више алуминијума и силицијума што нам показује да у себи има песка. Визуелно одређене шаре на камену тамније боје нам наговештавају дијагоналну или паралелну по којој би камен могао да пукне. Зато је пожељно одабрати не само добар формат ширине и дужине већ и дебљине камена.

Основни принцип литографије је однос воде и масти – две супстанце које се међусобно одбијају. Замашћене и касније „изецоване“ површине примаће боју, док ће површине сквашеног камена који је незамашћен остати чисте.

Пре цртања камен треба додатно обрадити (орибати, исполирати, назрнчати), чиме се његова површина припрема да може да прими сву потребну масноћу цртаћег материјала. У зависности од материјала којим ћемо цртати и од намере самог аутора зависиће и степен полираности литографског камена. За литографски туш степен полираности је знатно већи него за литографску креду. У прибор за цртање на литографском камену спадају литографски туш, литографске креде различитих тврдоћа, грунд, уљани пастели, оловке за стакло, ксерокс, сапун и разне врсте крејона. У сваком случају, носач материјала који ће на себи имати довољно масти.

Следећи корак после цртања је хемијска обрада плоче камена. Стабилизација цртежа врши се колофонијумом и талком. Отопину гумиарабике или индустријске гуме треба припремити да буде довољно густа, лепљива и покретљива. У одређену количину гумиарабике треба додати такође одређену количину азотне и фосфорне киселине (броји се у капима) и по могућству мало танина. Смесом (ецом) третирају камен, ецовати најбоље руком или флаш четком, слој гуме истањити газом и осушити. После неког времена цртеж опрати терпентином, а затим камен „замастити“ литографском бојом или грундом. Сунђером и водом се пере камен и тада на плочи остаје само првобитан цртеж, који ће приликом додира са бојом на ваљку бити „изазван“. Цео поступак се понавља још једном, а онда се улази у штампу.

После два или три пробна отиска почиње се са штампањем тиража који због природе саме технике омогућава продукцију великог броја отисака (за потребе новина, књига и плаката, понекад и по неколико хиљада отисака).

Иако се литографија може штампати на папиру мале граматуре, па чак и на новинској хартији, са развојем саме технике одређени произвођачи папира су произвели наменски папир за уметничку литографију. Како је литографија техника равне штампе, за њу су најприкладнији глатки папири без видљиве текстуре, оптималне граматуре од 220 до 250 грама.

Почетком октобра месеца 1997. године извео сам своју прву литографију. На камену малих димензија нацртао сам свој качкет. Мотив није био битан јер сам од тог дана почео да учим, радим, штампам и истражујем ову технику. Корак по корак, овладавао сам овом техником, испробавајући најразличитије материјале за цртање, испробавајући штампу на различитим графичким папирима и са различитим штампарским бојама. Пресе на графичком одсеку Факултета ликовних уметности су немачке, а „најмлађа“ је из 1906. године. Штампам сам и на пресама које је колега Радомир Јанкетић направио 2006. године, и то је било ново искуство. Уместо ручке за окретање, овај уметник је уградио електромотор, те се штампар мање замара.

Штампам сам на баварском камењу различите тврдоће, али сам упознао и свет мајдана у околини Мионице. Овај чудесни камен вади се у малим налазиштима у Мионици, Пашлићу и Струганику. Наћи квалитетан монолит није лако, поготово у средини где се ово камење веома често продаје као обичан грађевински материјал. У селу Пашлић је извађен камен који поседујем. Изглед извађеног камена се много разликује од оног који

видите у атељеу. Све неравнине се уклањају дијамантском тестером и добија се квадар који се даље полира како би био идеално раван и употребљив у штампи. Мада га неке особе оспоравају, мионички камен има веома добре особине, и захвално је радити на њему са различитим материјалима. На мом камену димензија 53x51x8 цм, штампале су и колеге из Мађарске, Италије, БЈР Македоније, и наше земље.

Златно доба литографије које је почело двадесетих година 19. века, трајаће наредних сто година. Велики ратови су проузроковали мали дисконтинуитет, али је техника наставила да се развија. После Другог великог рата, педесетих година прошлог века, стварају се велики и значајни литографски центри и институти, од којих су тренутно водећи на тлу Северне Америке, источне Азије и централне Европе. Последњих двадесетак година, литографија доживљава своју нову младост.

Од 1796. године па до данас, литографија се широм света усавршава увођењем нових материјала и средстава за рад (папира, боја, преса, ваљака, алата), континуираним радом и напорима института, академија и радионица које на тај начин настављају да негују ову технику истражујући њене могућности даљег развоја које и после више од два века нису исцрпљене.



Слика 14. Алојз Зенефелдер

Алојз Зенефелдер је скончао 1834. године, али прича коју је он започео и даље живи. Доживео је да види како његово откриће користе велики уметници за стварање својих дела. Литографија је попут других изума индустријске револуције убрзано мењала свет. Баварски краљ Максимилијан Јосип је одликовао Зенефелдера, а статуа проналазача литографије и данас стоји у Золнхофену, месту где се и у 21. веку вади најквалитетнији литографски камен. Не знам какав је глумац био Алојз Јохан Непомук Франц Зенефелдер, али је своју животну улогу одиграо маестрално, подаривши свету чудесну графичку технику литографију.

## 14. ПРЕЗЕНТАЦИЈА

Презентација практичног дела мог докторског уметничког пројекта „Симболи октанског доба“ (свођење форми објеката једне епохе на печат времена) је реализована као изложба радова остварених кроз класичне ликовне технике. Реч је о циклусу графика изведених у техници равне штампе, литографије штампаних са површине литографског камена димензије 80х60 цм.

Приликом рада на литографском камену наставио сам да истражујем различите материјале у сврху постизања што бољег резултата. Ликовна решења су изискивала више промишљања, а њиховом поставком у галерији постигао сам неопходни склад изложених радова. Ликовним језиком сам приказао свет симбола једне епохе која нестаје, али која је оставила неизбрисив траг.

## 15. ЗАКЉУЧАК

Октанско доба се заснивало на механичким решењима, једноставним али ефикасним, која су захтевала и употребу чула. Нису постојали сензори за влагу, маглу, кишу, додир и мирис. Сензори ради сензора. Мерења су постојала, али не и опседнутост истим, где се иде до најситнијих непотребних детаља. Октанско доба није било неутрално. Имало је свој карактер који се могао препознати, осетити, и понекад је био груб или чак непријатан. Постојао је јасан контраст црно-бело, без сивила, ако изузмемо издувне гасове бензинских и дизел мотора. Мириси октанског доба остављали су траг у књижевности и филмској индустрији. “Мирис напалма у зору мирише као победа”, реченица коју је изговорио Роберт Дувал у филму „Апокалипса данас“, не би било пожељно изговорити у садашњем времену јер има сувише оштрине и карактера. Како је време одмицало, октанско доба је ушло у транзициони период ка гасном, поменути контраст и оштрина полако су потискивани, а простор је почела да заузима огромна сива зона бескарактерних и неутралних објеката. Схватајући ову реалност, односно „пут из ничега у нигде“ - транзицију, решен сам да прикажем свет без навигације (ГПРС-а, глонаса, галилеа), серво и осталих уређаја којима је тешко запамтити скраћенице. То је свет великана октанског доба.

Докторско уметнички пројекат „Симболи октанског доба“ претендује да оствари висок домет на пољу савремене уметничке графике. Сигурно је да ће дати значајан допринос каснијем изучавању и ширем упознавању једне важне епохе двадесетог века. У уметности, ово доба је мало и недовољно истражено, те овим радом дајем свој допринос даљем истраживању и изучавању.



## Литература

**О' Конел, М., Ери, Р. (2007):** „Илустрована енциклопедија знакова и симбола“. ИП „ЈРЈ“, Земун – Београд.

**Сарабјанов, Д., Шатских, А. (1993):** „Казимир Маљевич, живопис и теорија“. „Искусство“. Москва.

**Ђирић, М., (2007):** „Графички знак и симбол“. ТК „MONTIMAGE“ и ФПУ. Београд.

**Ђирић, М., (1982):** „Хералдика, Грб: илустровани основни појмови“. Универзитет уметности. Београд.

**Гарден, Н., Олореншо, Р.,(2014):** „Мали речник симбола“. Ларус и Лагуна. Београд.

**Хобсбаум, Е., (2002):** „Доба екстрема“. Дерета. Београд.

**Требјешанин, Ж., (2008):** „Речник Јунгових појмова и симбола“. Хесперија. Београд.

**Ацков, Л., (2005):** „Мунков симболизам“. Пиониров гласник. Београд.

**Гарднер, Х., (1967):** „Уметност кроз векове“. Матица српска. Нови Сад.

**Хозо, Ц., (1988):** „Умјетност мултиоригинала – култура графичког листа“, Прва књижевна комуна Мостар.

**Еко, У., (2000):** „Како се пише дипломски рад“, Народна књига и Алфа, Београд.

## Интернет извори

[http://www.taschen.com/pages/en/catalogue/art/all/06703/facts.the\\_book\\_of\\_symbols\\_reflections\\_on\\_archetypal\\_images.htm](http://www.taschen.com/pages/en/catalogue/art/all/06703/facts.the_book_of_symbols_reflections_on_archetypal_images.htm)

<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/36433/art-philosophy-of/36270/Symbols-in-art>

<http://www.xip.fi/atd/china/shadow-and-puppet-theatre.html>

<http://www.rolls-roycemotorcars.com/library/film/60-pairs-of-hands/>

[http://en.wikipedia.org/wiki/Polski\\_Fiat\\_126p#Polski\\_Fiat\\_126p](http://en.wikipedia.org/wiki/Polski_Fiat_126p#Polski_Fiat_126p)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Citro%C3%ABn\\_2CV](http://en.wikipedia.org/wiki/Citro%C3%ABn_2CV)

<http://www.migavia.ru/eng/corporation/?tid=1>

[http://hr.wikipedia.org/wiki/Rubikova\\_kocka](http://hr.wikipedia.org/wiki/Rubikova_kocka)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Zastava\\_750](http://en.wikipedia.org/wiki/Zastava_750)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Fiat#Commercial\\_vehicles](http://en.wikipedia.org/wiki/Fiat#Commercial_vehicles)

<http://www.citroen.com/>

<http://www.history.com/topics/model-t>

[http://www.opec.org/opec\\_web/en/index.htm](http://www.opec.org/opec_web/en/index.htm)

<http://www.businessinsider.com/15-countries-with-the-biggest-oil-reserves-2012-4?op=1&IR=T>

## Индекс репродукција

- Слика 1. Стр. 10. Марко Калезић, литографија „Dutch“, 2003.
- Слика 2. Стр. 11. Марко Калезић, литографија „Invent“, 2003.
- Слика 3. Стр. 14. Марко Калезић, литографија „Фиат 500“, 2008.
- Слика 4. Стр. 15. Марко Калезић, литографија „Ести“, 2002.
- Слика 5. Стр. 17. Марко Калезић, литографија „Микојан Гуревич“, 2005.
- Слика 6. Стр. 20. Марко Калезић, литографија „Спачек“, 2008.
- Слика 7. Стр. 22. Марко Калезић, литографија „Трабант лимузина“, 2008.
- Слика 8. Стр. 24. Фијат 500
- Слика 9. Стр. 26. Нови и стари Мини
- Слика 10. Стр. 32. Јагуар „тип Е“
- Слика 11. Стр. 40. Тулуз Лотрек, плакат „Црна мачка“
- Слика 12. Стр. 41. Ежен Делакроа, три литографска камена
- Слика 13. Стр. 42. Цртеж литографске пресе
- Слика 14. Стр. 44. Алојз Зенефелдер

## Биографија

Марко Калезић рођен је 1971. године у Београду. Дипломирао је графику на Факултету ликовних уметности у Београду 2000. године. Завршио је постдипломске студије 2003. године на графичком одсеку Факултета ликовних уметности у Београду. Члан је УЛУС-а од 2001. године. Један је од оснивача уметничке групе „Лихт Блау“ која је настала 2002. године у Београду. Такође је један од покретача часописа за неговање класичних графичких техника „Ауторски отисак“ од 2007. године.

Поред осам самосталних изложби, учествовао је на преко седамдесет колективних изложби, бијенала и тријенала у земљи и иностранству.

### Самосталне изложбе

2015. Београд, Центар за графику и визуелна истраживања-АКАДЕМИЈА: изложба графика „Симболи октанског доба“

2015. Нови Сад, галерија Мали ликовни салон: изложба графика

2008. Београд, галерија СУЛУЈ: изложба графика „Седам величанствених и Југо“

2007. Париз, Француска, галерија „CitedesArts“: изложба графика

2006. Чачак, Ликовни салон Дома културе: изложба графика

2005. Београд, галерија Графички колектив, изложба графика „Оријентири“

2003. Београд, галерија ФЛУ: магистарска изложба

2002. Земун, галерија Стара капетанија: изложба графика „ToyStory“

### Списак објављених радова

1. „Ехо са Калемегдана“: часопис „Ауторски отисак“ број 1. Уметничка група „Лихт Блау“, Београд, јун 2007. (стр. 10,11). ISSN 1452 - 9696

2. „Јастуче за иглу“: часопис „Ауторски отисак“ број 1. Уметничка група „Лихт Блау“ , Београд, јун 2007. (стр. 14,15). ISSN 1452 – 9696
3. „Истакнуто место“: часопис „Ауторски отисак“ број 2. Уметничка група „Лихт Блау“, Београд, септембар 2007. (стр. 8,9). ISSN 1452 – 9696
4. „Мало а велико“: часопис „Ауторски отисак“ број 2. Уметничка група „Лихт Блау“ , Београд, септембар 2007. (стр. 17,18). ISSN 1452 – 9696
5. „Турбо – графика“: часопис „Ауторски отисак“ број 3. Уметничка група „Лихт Блау“, Београд, децембар 2007. (стр. 10,11). ISSN 1452 – 9696
6. „Два од три“: часопис „Ауторски отисак“ број 4. Уметничка група „Лихт Блау“, Београд, март 2008. (стр. 15,16). ISSN 1452 – 9696
7. „Медијум: Литографија“: часопис „Ауторски отисак“ број 5. Уметничка група „Лихт Блау“, Београд, јун 2008. (стр. 3-6 ). ISSN 1452 – 9696
8. „Капија града“: часопис „Ауторски отисак“ број 5. Уметничка група „Лихт Блау“, Београд, јун 2008. (стр. 21, 22 ). ISSN 1452 – 9696
9. „Изгубљена деценија“: часопис „Ауторски отисак“ број 6. Уметничка група „Лихт Блау“, Београд, септембар 2008. (стр. 19, 20). ISSN 1452 – 9696
10. „Богу хвала“: часопис „Ауторски отисак“ број 8. Уметничка група „Лихт Блау“, Београд, март 2009. (стр. 9, 10). ISSN 1452 – 9696
11. „Освежење“: часопис „Ауторски отисак“ број 8. Уметничка група „Лихт Блау“, Београд, март 2009. (стр. 18, 19) ISSN 1452 – 9696
12. „Лична колекција“ : часопис „Ауторски отисак“ број 9-10. Уметничка група „Лихт Блау“, Београд, јун - септембар 2009. (стр. 19, 20). ISSN 1452 – 9696
13. „Висока штампа“: часопис „Ауторски отисак“ број 11. Уметничка група „Лихт Блау“, Београд, март 2010. (стр. 21, 22). ISSN 1452 – 9696
14. „Источник: Хокусаи манга“: часопис „Ауторски отисак“ број 12. Уметничка група „Лихт Блау“, Београд, март 2011. (стр. 6, 7). ISSN 1452 – 9696