

JAROSLAV SEDLÁŘ

## OBRAZY MIROSLAVA ŠTOLFY\*

Miroslav Štolfa se ve svém malířském a kreslířském díle obrátil k technické civilizaci, která pronikla již do námětové oblasti velkoměstsky citících impresionistických malířů. Ti se dívali na přírodu jako na své vilové zahrady před branami velkoměsta. A tak, jak se jim jevila krajina a předměstí s koupališti a veslaři jako něco, co patří k světovému městu, tak nazírali i velkoměsto Paříž a jeho okolí jako přírodu. Ruch na bulvárech, dostihová dráha v Chantilly, promenáda u Seiny, vlajková výzdoba ulic 14. července — to vše patřilo k zahradám tohoto světa. A protože byli důslední, zahrnovali do tohoto nového životního pocitu i úplně nový výtvar velkoměstské přírody — techniku. Přímo fascinujícím motivem se jim stala železnice (tak například Claude Monet vystavil na impresionistické výstavě v dubnu 1877 nejméně sedm pohledů na nádraží Saint-Lazare), ale i odvážné železné konstrukce (malíř Caillebotte přímo zamřizoval jeden svůj obraz masívními nosiči mostu a postavy lidí za nimi zobrazil jako bezvýznamné a osamělé chodce; podobně i Whistler v obraze Starý londýnský most v Battersea).<sup>1</sup> Před nimi to byl již William Turner, který v roce 1844 namaloval obraz Déšť, pára a rychlost (Velká západní železnice) a mnozí další malíři. Technika patřila do impresionistického náčrtu života, který říká k moderní skutečnosti své bezvýhradné — ano. Člověk v jejich pojetí moderní skutečnost současně prožívá a zaujímá k ní optimistický vztah. Pozemské bytí tento svět přijímá jako dar a pocítuje skryté aktivní síly přírody, které dostávají právě v technice funkci současného života. Technika je chápána přátelsky jako pomocník lidského pokroku. Impresionistům se dokonce zdálo, že pomocí techniky je možné změnit svět v radostnou zahradu a sblížit ji s ostatní činností člověka a pomocí techniky nalézt vztah jednoho k druhému, jak to vyjádřil roku 1876 Duranty, když napsal: „Neodtrhujeme již osobu od pozadí ulice, musíme vytáhnout umělce z jeho kláštera, v němž je spojen toliko s nebem a zavést ho do světa mezi lidi.“<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Srov. Haftmann W. 1962: *Malerei im 20. Jahrhundert*. München, s. 17; Huyghe R. 1974: *Umění a lidstvo*. Encyklopedie Umění nové doby, Praha, s. 253.

<sup>2</sup> Haftmann W. 1962: (viz pozn. 1), s. 18.

Na impresionismus a analytický kubismus navázali futuristé se svým zbožněním dynamismu. Byl to výraz všeobecné, avšak stále ještě radostné vize budoucnosti, v níž dynamismus moderního světa a techniky od základů změní a obnoví starou kulturu Evropy. Historicky vzato je futurismus logickým domyšlením pozdního impresionismu. Chtěl ho pouze více syntetizovat a zařadit do dynamického řádu futurismu, „disciplinovat ho“ a dát mu „styl“, a to styl, který vyjadřuje více naši epochu, rychlost a současnost. Ve výtvarném umění se futurismus zpočátku napojil na analytické postupy rozkladu barev u neoimpresionistů. Zároveň však přebíral metody analytického kubismu. Jasně to řekl mluvčí futuristických malířů Boccioni: „Musíme kombinovat analýzu barvy (divizionismus Seuratův, Signacův, Crossův) s analýzou tvaru (divizionismus Picassův a Braqueův).“ Od neoimpresionistů se futuristé naučili rozkládat látkovost věcí zářící vibrací barvy, kterou nanášeli malými údery štětce, od kubistů převzali rozklad předmětu, proniky obrazových rovin a simultánnost. Obou prostředků pak využili k analýze nikoliv statického předmětu, nýbrž předmětu v pohybu. Nelze tu ovšem opomenout ani vliv fotografie, která tehdy, kopírováním jednotlivých fází pohybu přes sebe, synteticky zachycovala pohyb rozložený do časově následných fází v jednotlivém obraze. Malíři pak pracovali zcela v duchu Marinettiho požadavku, který, jak víme, vyrostl v kružích průmyslníků a tedy strojové civilizace, a svůj obdiv ke stroji vyjádřil ve futuristickém manifestu (1909), v němž se mu jevil rytmus moderního života, rychlost a estetika stroje jako příslib budoucnosti. V obdivu k technické civilizaci jako by předjímal také ideje meziválečné avantgardy a poválečného vývoje umění. Jeho téze: „My tvrdíme, že nádhera světa se obohatila o novou krásu: o krásu rychlosti. Závodní automobil je krásnější než Niké Samothrácká“ je výrazem horoucího přitakání moderní technické skutečnosti, jejímž nejdráždivějším jevem je rychlost. K tomu se připojili také malíři Giacomo Balla, Umberto Boccioni a Gino Severini, Carlo Carrà a Luigi Russolo, jejichž manifest futuristického malířství se stavěl také proti minulosti, muzeím a akademiím a vítal každou formu originality. A samozřejmě „nádheru současného života; proměněného vítěznou vědou“. Ústředním tématem pro ně byl univerzální dynamismus. V senzaci pohybu se zmnožují věci, stávají se průhlednými prostřednictvím „naší vizuální síly, která nám umožňuje dosáhnout výsledků srovnatelných s roentgenovými paprsky“. Odtud pak přicházejí na názvy svých obrazů Hluk ulice proniká do pokoje, Hlomez pouliční dráhy, Supčí vlak apod. Významné bylo, že u impresionistů objevili a použili úsilí spojovat jednotliviny nebo vnějšek a vnitřek do nové jednoty, do nového celku, zachytit předmět v jeho prostředí.

Klasický futurismus skončil výbuchem první světové války. Dále žily jen teorie o potřebě zobrazování moderního technického světa a jeho dynamismu. Ještě ve dvacátých letech vzniká sice Aeropittura, první pokusy se objevily v roce 1926 a roku 1929 byl vydán dokonce manifest, v ní však futurismus již jenom navazoval na své počátky, aniž by přinesl něco nového. Myšlenky futurismu se však ukázaly jako podnětné a výrazně ovlivnily umění, ale i myšlení 20. století. Jeho ideje dynamismu a víra v technický pokrok jsou živé dodnes.

V rozvoji uměleckého zájmu o technickou civilizaci má po futurismu význam také dadaismus, oživovaný neodadaistickými postupy v šedesátých letech našeho století a dozívající ještě v současnosti. Nebyl to ovšem „umě-

lecký styl“, spíše postoj, kúlminace stavu mysli. Vyplynul z úvah o věcech, které člověka stále více obklopují, hromadí se, mají pro něho užitný význam nebo jsou zbytečné a často i naprosto nesmyslné. Dokonce nebezpečné, jak ukázala první světová válka, kdy dadaismus vznikl. Pocity o mlčenlivé existenci věcí se objevily už v Rilkové stesku z roku 1902, kdy lká nad tím, jak bývá člověk postaven mezi věci jako nekonečně osamělý, a jak tato pospolitost věcí a lidí je zakotvena kdesi hluboko a jak z toho vycházejí pocity smutku. Byla to přirozené otázka po vztahu člověka k věcem, problém jak je vnímat a chápat, zpochybňování našeho vědění. Marcel Proust napsal, že „nepohyblivost věcí kolem nás je nám dána sňad jen v naší jistotě, že věci jsou takové jaké jsou a ne jiné, a tedy nepohyblivostí našeho myšlení“.

Dadaistický postoj byl podmíněn těmito pochybnostmi a pak náladami, které vyvolal výbuch první světové války. Tedy strachem, který válka rozprostřela nad světem. Dadaismus byl proto i zoufalým projevem ducha proti ni. Něsíl se v rovině posměchu, hořké ironie, cynismu, nihilismu a anarchie. Živil se idejemi futurismu, Marinettiho „parolè in liberta“ podněcovaly dadaistickou poezii, hudební „brutismus“ Russolův podkresloval dadaistická představení, futuristický manifest se stal vzorem pro dadaistické deklamace. Co však podstatně odlišovalo dadaisty od futuristů, to byla úplná absence optimistického pohledu do budoucnosti. Dadá všechno ironizovalo a demoralizovalo. V umělecké tvorbě nastolilo automatismus duševní činnosti, který se realizoval mimo vše logické a popisující. Zpočátku se také vůbec neprojevovalo ve výtvarném umění. Pouze Hans Arp se do něho pokusil přenést dadaistické experimenty. Podobně jako Tristan Tzara v poezii, vybíral i Arp fragmenty náhodně rozhozené a z nich sestavoval nalepování obrazy, zcela neologické, asociativní. Pokusil se i o automatické kreslení které bylo založené na iracionální spontaneitě podvědomí.

Teprve když pronikl agresivní dynamismus futuristů do Paříže, roku 1912, začal o věcech v novém duchu uvažovat Marcel Duchamp, který si více všímal věcí mechanizované přítomnosti — strojů. Ty se v jeho očích „radikálně odlišují od důvěrných předmětů přírody“, protože jsou novými lidskými výtvoři. Duchamp se na ně díval jinak než futuristé, kteří jim s obdivem přitakávali nebo Delaunay je obdivoval, například Eiffelovku, či Léger, který stále silněji prožíval estetiku strojových forem. Duchamp a brzy i Picabia viděli za věcmi a skelety vytvořenými inženýrskými mozky stále důrazněji automaty, pohybující se mimolidské věci, fetiše moderní civilizace.

Duchamp se zpočátku pokusil vyjádřit, ještě v duchu futurismu, problém pohybu kinetickými formulami ve svém slavném obraze Akt sestupující se schodů. Ale už v jeho dalším díle, které nazval Nevěsta (1912), byl živý organismus převeden do systému z rour, destilačních trubek a baněk, kompresorové komory; strojový a věcný aparát v něm vystupuje jako cizí organickému světu. Prvek ironie kompenzuje strach. Tato nepotřebná a směšná věc dostává náhle magický charakter. Z toho Duchampovi vyplynulo, že je možné vytrhnout jakoukoliv věc ze souvislosti nebo ji náhodou nalézt odhozenou na smetišti — třeba sušič lahví — připevnit na stojan a postavit pokud možno do naprosto cizího prostředí, třeba na uměleckou výstavu. Jakmile ji popíšeme a signaturou prohlásíme za začleněnou do umění, pak ji ironizujeme a přijímáme cize, s nedůvěrou a nejistotou, za kterými se skrývá strach, pak vztek a nakonec smích. Věc se stává fetišem, je poznána její fantastičnost,

jak to vyzkoušel Marcel Duchamp sám v roce 1914. Takto vlastně vynalezl své slavné Ready-mades.

Válka udělala těmto myšlenkám a hrám konec. Duchamp a Picabia odešli do New Yorku, kde Duchamp vytvořil ještě velký obraz na skleněné desce, nazvaný Nevěsta svlékaná dokonce svými mládenci, mechanomorfní výtvar, který různě doplňoval, upravoval, ba dokonce i poškozoval. Během práce se prohlásil za anti-umělce a dal se na hru v šachy. Od té doby se vracel k podobné činnosti jen málokdy. Tak v roce 1916 udělal první „mobil“. Na kuchyňskou židli připevnil kolo od bicyklu, roku 1920 vyrobil Otáčivou skleněnou desku (Rotary glass plaque), 1935 Rotorelief; hříčky, jejichž pohyb navozuje změny optického jevu. Jistě, nebylo to v pravém slova smyslu umění, avšak za všemi těmito extravagancemi se skrývalo množství nápadů a pravděpodobných obrazových možností. Byly to nápady a myšlenky, které provokovaly moderní umělecké myšlení a které se pohybovaly ve třech rovinách. Za prvé to byla myšlenka pohybu, která vedla přes simultánnost pohybů a pohledů kubistů a přes kinetické formování futuristů až k mobilům, pozdějších umělců, například Alexandra Caldera. Poetické, estetické a psychické vztahy dospěly ke stroji a tyto vztahy se pak již staly trvalou součástí umělecké zkušenosti 20. století. Za druhé to byla idea ironie, která dala výtvarnému umění schopnost přijímat automatismus a náhodu s překvapující důsledností. Klauerie se staly součástí techniky zaměřené ke zkoušení a provokaci podvědomí. A za třetí to bylo přemýšlení o věci, kterým dospěla úvaha o ní až k animismu, a to přes ironickou kontemplaci, pomocí výběru a izolace. V Duchampově Ready-made se pak věc stala prostřednictvím duchovní manipulace sama „velkou reálnou“.

Tyto myšlenky přenesl Picabia do Evropy a dal evropskému dadaismu novou sílu. Ten pronikl do Francie a do Německa. Ready-made fascinovala například Maxe Ernsta, který ve svých kolážích realizoval myšlenku magického bytí věcí. Kurt Schwitters pak vystupňoval myšlenku magického bytí věcí vášnivou posedlostí a ve své Merz-Bau zaplnil „průmyslovým odpadem“ prostor do té míry, že v něm již nezbylo místo pro člověka.<sup>3</sup>

Technika dostala u dadaistů novou tvářnost. Za jejími výtvarnými dadaisty také nebezpečí. Zatímco konstruktivismus a jeho ohlas v českém funkcionalismu programově vyřazoval architekturu a užité umění z umělecké oblasti a hlásal, že „intervence stroje způsobila podstatnou metamorfózu kultury a civilizace, dala podnět k likvidaci umění“, nacházel Léger stále ještě ve strojích „humanistické, lidsky a esteticky definované podobenství moderního světa práce“. U nás estetik Mirko Novák na začátku třicátých let řekl, že „formy mechanické se jeví modernímu člověku jakožto formy krásné a z hlediska empirického neexistuje proto otázka, zdali se tyto formy, i když nevznikly z estetických pohnutek, líbí“. Proto již trvale zůstávají v umění 20. století platné oba pohledy na techniku — futuristický, vycházející z optimistického impresionismu, a dadaistický, vyjadřující obavy.

Do jaké míry jsou živé ideje futurismu a dadaismu i v současnosti, to nej-

<sup>3</sup> K futurismu a dadaismu srov. Richter H. 1965: *Dada — art et anti — art*. Bruxelles; Read H. 1966: *Geschichte der modernen Plastik*. München—Zürich; Read H. 1960: *Histoire de la peinture moderne*. Paris; Haftmann W. 1962: *Maleret im 20. Jahrhundert*. München.

lépe ukázalo Automobienále v Middelheimu, konané v době od 16. července do 6. října 1985. Z katalogu se dovidíme, jak Alexander Calder, Roy Lichtenstein, Frank Stella a Andy Warhal, který prohlásil jako kdysi Marinetti: „...Miluji BMW. To auto je lepší než umělecké dílo...“, pomalovávali závodní automobily firmy BMW. F. Morellet, Pistoletto, Schipers, Spoerri pracují s modely aut. Salvador Dali zasadil Michelangelovu sochu Otroka do pneumatik. Nabouraná auta aranzuje Red Grooms, Michael Sandlé vytváří zátiší z pák, plechů a pneumatik, Roger Welch automobily z prutů atd.<sup>4</sup>

Tento dosud nebývalý zájem o automobil a jeho karosérii, který tolik zaujal i Miroslava Štolfy, vyprovokoval zcela nepochybně César Baldaccini, který vystavil na májovém salónu v Londýně (1960) tři objekty ze slisovaných aut, hranoly, z nichž každý vážil tunu. Byl to skandál, jako již tolikrát v dějinách moderního umění, „úder blesku“, „atentát na sochařství“. Pierre Restany v úvodu katalogu výstavy napsal: „Viděl jsem Césara na jednom vrakovišti na předměstí Paříže před nejnovějším americkým lilem na šrot, který nabíral nestejná břemena ve správném poměru, jak sledoval pohyb jeřábu a s napětím očekával výsledek každého jednotlivého pracovního procesu. Obdivovali jsme spolu tyto přesně odměřené, téměř tunu vážící balíky, které vznikaly slisováním jednoho malého nákladního auta, hromady jízdnic kol nebo obrovského množství kuchyňského nádobí. ... César vidí v tomto výsledku mechanického procesu lisování nové stádium kovu... Neboť přesahujíc americké neodadaistické provokace, otevírá jeho dílo cestu novému realismu; je nejvyšší čas, aby publikum poznalo v tomto realismu hlavní výkon druhé poloviny století.“<sup>5</sup>

Je možné vidět v tomto poněkud provokativním Césarově vystoupení zároveň i neodadaistickou ironizaci Marinettiho prohlášení, že závodní automobil je krásnější než Niké Samothrácká?<sup>6</sup> César se nepochybně opřel o Duchampovu myšlenku o prefabrikovaných věcech, které dostávají v jiném prostředí jiný význam. Tedy o myšlenku, že krása závodního automobilu mizí, podobně jako každé odložené věci v okamžiku, kdy se předmět, technický výrobek, dostává do jiného systému vztahů. Například na vrakovišti. Jakoby tu César vrátil idol futuristického obdivu k technice zpět, k přírodě, k původnímu stavu kovu. Estetický soud se v takovém případě dostává teprve jako následek šoku a afektivního překvapení, jak o tom uvažovali i dadaisté. Herbert Read odlišuje fascinaci od kontemplace při vnímání uměleckého díla v podobném smyslu, v jakém Henry Moore rozlišuje krásu a vitalitu. Césarův „skandál“ vyvolal spíše šok, stal se projevem vitality, byl brutální a provokující. Odhaloval realitu v nejtvrdějším podobě. Snad i proto Pierre Restany se stal ihned jeho apoštolem a teoretikem tohoto nového „osvojování reality“: „Mechanická realita předstihla fantazii umělce“. Restany Césara ještě téhož roku připojil ke skupině Nových realistů (Nouveaux Realistes) založené 27. října 1960 a koncipoval její manifest, který podepsali Arman, Dufrêne, Hains, Yves Klein, Martial Raysse, Spoerri, Tinguely a Villeglé. Arman sestavoval objekty

<sup>4</sup> Srov. Automobienale 18, Middelheim, Antwerpen 16 juli—6 oktober 85 (katalog), Kunst-historische Musea, Openluchtmuseum voor Beeldhouwkunst Middelheim.

<sup>5</sup> Srov. César (katalog) 1970, par le Centre National d'art Contemporain à l'occasion de l'exposition César du 19 mai aux 10 juillet 1970. Paris, s. 31; Read H.: *Geschichte der modernen Plastik*, I. c., s. 270—272.

<sup>6</sup> Richter H. 1965, I. c., zařazuje Césara k neodadaismu, s. 202.

z bloků motorů, jíní lisovali objekty z hliníkových rour, měděných pásků, mosazných mřížek.<sup>7</sup> Zhruba ve stejné době využíval kapot automobilů John Chamberlain,<sup>8</sup> který z jednotlivých přifezovaných kusů sestavoval sochy a reliéfy perfektně polychromované vypalovanými laky a živými barvami, podobně koneckonců jako i César, který kromě provokujících výlisků vytvářel reliéfy ze svařovaných kusů plechů kapot. Zdá se, že to nebyl jen velkoměstský folklór, protože Césarovi šlo v lisovaných balících ze šrotu jistě také o zpočtybnění futuristické téze o automobilu krásnějším než Niké Samotrácká.

\* \* \*

Miroslav Štolfa, narozený 11. srpna 1930 v Brně, vstoupil do výtvarného života v roce 1953, kdy ukončil na brněnské pedagogické fakultě studium výtvarné výchovy u Eduarda Miléna, Bohuslava S. Urbana a Vincence Markovského. Tehdy začal malovat krajiny, které vystavil na první samostatné výstavě v Klubu zaměstnanců školství v Brně (1955). O dva roky později se představil jako host na členské výstavě krajské pobočky Svazu československých výtvarných umělců a v následujícím roce na společné výstavě Umění mladých výtvarníků Československa v Domě umění města Brna. Po studijním pobytu na jižní Moravě roku 1960 předvedl soubor obrazů z okolí Pálavy v Jihomoravském muzeu ve Znojmě a v galerii kroměřížského zámku. Krajiny z této doby, i pohledy na brněnská předměstí, prozrazují Štolfovo výtvarné nadání. Barevné hmoty jsou na nich dobře diferencovány výrazným štetcovým rukopisem, kompozice je promyšlená a vyvážená. Nicméně poněkud chladná rytmizace tvaru, charakterizující ještě jeho Elektrárny, z počátku šedesátých let, svědčí o umělcově hledání vlastního výrazu. I přes očividnou snahu po konstruktivní stylizaci je v nich připoután k viděné realitě smyslově. Na skutečnost se dívá nezaujatě, objektivně. Zachycuje ji sice jadrně, s jistotou buduje iluzivní prostor, barvou vyjadřuje přesvědčivé světelné hodnoty, v pravém slova smyslu však nevytváří osobité dílo. Spíše se vypořádává s „uměním“. Orientuje se teprve, zkouší moderní styly a podléhá vlivům svých soupeřů a soudobým malířským směrům. Avšak už v té době ho lákala civilizační tematika, kterou pěstovali v českém umění například členové skupiny 1942, František Hudeček, František Gross, Bohumír Matal, Kamil Lhoták. Svět, v němž žijeme, automobily, motocykly i svět aviatiky. A tu i Štolfa objevil jako přitažlivý a jeho založení bytostně blízký motiv — stroje. Nejprve motocykly. Jako by se v mladém malíři ozvala klukovská vášeň bláznivých jízď na motocyklu, během studií do koutku zasutá, na kterém kdysi vyjížděl na daleké cesty, sám seřizoval motor a karburátor. Poznával složení i fungování stroje a s příznačnou mladickou dychtivostí po rychlosti obdivoval potenciální skrytou dynamiku motocyklu. K tomu pak přibýly návštěvy motocyklových závodů na brněnském okruhu. Fascinující okamžiky řadicích se motocyklů ke startu. Jezdci s přilbami, zářící barevný kaleidoskop kapotáží, kombinéz závodníků, nápisů na boxech, z nichž se stroje vynořovaly. To vše utvá-

<sup>7</sup> Srov. César (katalog), I. c., s. 32.

<sup>8</sup> Srov. Hazan F. 1970: *Nouveau dictionnaire de la sculpture moderne*. Paris, heslo Chamberlain; Bénézit E. 1976: *Dictionnaire critique et documentaire des peintres, sculpteurs, dessinateurs et graveurs de tous les temps et de tous les pays par un groupe d'écrivains spécialistes français et étrangers*. Tome second. Paris.

řelo Štolfův koloristický smysl i jeho zájem o podobné náměty. Přestože ještě v roce 1960 vystavoval obrazy krajín z okolí Pálavy, v tichu ateliéru se zabýval, a to již od roku 1959, tematikou motocyklových závodů. Obrazy s náměty motocyklových závodů, motocyklů z depa, s jezdci a s nápisy, písmo se na nich tenkrát objevuje velmi často, vystavil Miroslav Štolfa již v roce 1961 na samostatné výstavě v Kabinetu umění na České ulici v Brně a na výstavě mladých výtvarníků Jihomoravského kraje v Domě pánů z Kunštátu. Cyklus Závodníci a Depo předvedl i na druhé výstavě mladých výtvarníků Jihomoravského kraje v Gottwaldově v roce 1962 a v roce 1963 na výstavě Konfrontace brněnských tvůrčích skupin v Domě umění města Brna a na výstavě skupiny Parabola v Olomouci.<sup>9</sup> Jeho obrazy Závodní motocykl, Mechanik v depu, Stroje v depu (1962), Příprava strojů, Motor (1962), Depo I—IV, Motoristické zátiší (1963), vycházely z kubizující analytické stereometrizace tvarů, která mu sloužila ke „zmodernizování vizuálního dojmu“, tehdy v Brně velmi aktuálnímu i u jiných malířů. Už v nich kladl důraz na centrální kompozici, osvětlení a na drsný malířský rukopis i na strupatou strukturu předmětu zobrazení „vizuálního dojmu“, předmětu před kulisovitě nebo plošně pojatým pozadím.

Pomineme-li cyklus Elektráren, který začal Štolfa malovat kolem roku 1963 a v němž zkoumal komplementární barvy — červenou, zelenou, modrou a žlutou, vedle plošné projekce forem s převládajícími vertikálami kominů, pak nová etapa v jeho díle nastala po výstavě v Hodoníně v roce 1965. „Tato výstava však znamenala současně i malířův nástup k novému pojetí ‚technické‘ tematiky. Náměty z dráhy a zákulisi Grand Prix vystřídaly nyní blíže neurčené shluky kovových tvarů v hlubokém barevném prostoru. Dynamika mechanického pohybu se soustředila do kontrastu forem. Miroslav Štolfa tak divákům sugeroval svůj tehdejší ‚pocit století‘. Byla to doba, kdy kosmická technika zaznamenala první oslnivé úspěchy a kdy se právě k ní soustřeďovalo všechno tehdejší vědění. Bezpředmětná malba usnadňovala generalizace vyjádřené i v názvech Štolfových obrazů: Koncentrace sil, Odpoutání, Hranice poznání. V několika případech, spíše však výjimečně, hovořily obrazy o ztroskotání, o zániku.“<sup>10</sup>

Náměty z motocyklových závodů, figurální obrazy závodníků v depu a motocyklů vystřídaly expresivní obrazy skládané z trubek, pásků a výrazných tahů štětcem v podobě hadic. Štolfa se v nich vzdal optické závislosti na konkrétním předmětu, který nahradil neurčitou evokací jednotlivých jeho částí. Dynamiku mechanického pohybu, který dosud zobrazoval staticky pojednanými záběry ze závodů, přenesl do imaginárního kosmického prostoru a zaplnil ho mohutnými letícími útvary. Brutalitu objektů složených z „reálných“ součástí bloků motorů, rour, drátů a plechů evokoval malířskými prostředky, kontrastem mezi hladkou anonymní malbou pozadí a strukturálním malířsky bohatým středem, který vytváří na ploše plátna pastózní barevný reliéf, jak je tomu například v díle Drama I (1968). Do pastózní hmoty barvy soustředil dynamický střed, těžiště malby, strupaté shluky kovových tvarů, které vy-

<sup>9</sup> Gabrielová B. 1985: *Výtvarní umělci dneška — Jánuš Kubiček, Miroslav Štormda, Miroslav Štolfa*. Brno, vyobr. č. 14.

<sup>10</sup> Zhoř I. 1984—1985: *Miroslav Štolfa (obrazy)*. Katalog výstavy v Galerii výtvarného umění v Hodoníně, nestr.

volávají vrstvy ztemnělých, často komplementárních barev; jež na pozadí hladké plochy provokují představy nekonečného prostoru. V něm se tyto „podivné“ stroje pohybují a žijí. Barevné struktury evokující letící stroje a vytvářející na koloristicky studené hladké ploše iluzi prostoru výrazně odlišují Štolfovy obrazy od plastických objektů nových realistů, kteří části motorů nebo kapot nalepovali svařováním na hladkou plochu plechu.

Štolfovy obrazy z druhé poloviny šedesátých let usilovaly o maximálně přesvědčivé znázornění pohybu nebo vztahu mezi pohybem a klidem, a to prostřednictvím imanentní malířské struktury. Malíř jimi dokázal přiblížit a sugerovat divákům dynamiku soudobého světa. Plátna, jakými jsou Znamení času (1967), Pohyby v prostoru (1969), Ztroskotání (1971), Dynamický pohyb (1971), Odpoutání (1975) a řada dalších, jsou malířsky neobyčejně promyšlené, využívají všech vymožeností moderních malířských poznatků. Tvarovou, ale i barevnou robustností se snaží vyjádřit pohyb, střetání předmětů a tvarů v prostoru, ztroskotání nebo zánik neurčitých kosmických strojů — Pád Ikara (1975). Prudké a dlouhé tahy štětcem znázorňují pohyb letícího monstra, střídání temných a světlých barev na ostrý kolorit, který se v přírodě nevyskytuje, podtrhují emocionální sílu malířského projevu a pomáhají navodit atmosféru dynamiky a napětí. Tu posilují též diagonálně vedené trubkovité a hadicovité formace a ovšem rovněž neukončené nebo přes rám obrazu vyběhající shluky deformovaných technických útvarů. To vše vyvolává pocit agresivity a brutality, s jakou se setkáváme právě u představitelů nového realismu. Štolfa se zde odpoutal od naturalisticky viděné reality a ve svých obrazech vytvářel z jednotlivých reálných prvků nové sestavy podle principů fantazie, aby se tak přiblížil nové „možné“ skutečnosti. Snažil se ji postihnout co nejmotivněji. Proto používal tvarové deformace, expresivní barevnosti a aranžování předmětů z fragmentů, alogicky, avšak výrazně asociativně a stavěl na iracionální spontaneitě imaginace. Byla to předmětová abstrakce, fascinace dynamickým pohybem zmechanizované technické věci, která se tak „radikálně odlišuje od důvěrných předmětů přírody“, jak to již na počátku našeho století pochopil Marcel Duchamp. Bylo to zároveň však již v tomto stádiu vyjádření obavy z podivných mechanismů zaplňujících prostor obrazu, z něhož se plasticky hrozivě valí ven, na diváka, a tím ho z prostoru obrazu vytlačují. Člověk se v těchto obrazech také vůbec nevyskytuje a postupně z nich mizí i v rovině asociativní odezvy.

Nezamýšlené vyústění do ryze pocitové malby Štolfa radikálně omezil počátkem sedmdesátých let návratem ke konkrétnímu motivu. „V dalším desetiletí se jeho malba opět proměnila. Most, který vede k novému úseku malířovy tvorby, tvoří uhlové kresby...“<sup>11</sup> Štolfa se tehdy obával opakování, a proto začal kreslit zcela realisticky uhlím na papír vnitřky motorů. Na rozdíl od expresionistických obrazů předchozích let se vrátil k iluzivnímu znázornění přímo konkrétních částí, tentokrát automobilů a letadel, jejich motorů, skeletů a nakonec karosérií. V těchto jeho uhlových kresbách „došlo nejprve k odklonu od abstraktní metody, sem se opět vrátil konkrétní motiv: objevily se pohledy jakoby do nitra motorů, soustavy převodů, hřídelů, pák, hadic a trysek, všechno sice jen smyšlené, ale nanejvýš pravděpodobné. Návrat k iluzivnímu obrazu skutečnosti byl usnadněn také tím, že abstraktní malba dospěla

<sup>11</sup> Tamtéž, nestr.



na konci šedesátých let k mezní hranici (zdánlivě?) svých vyjadřovacích možností a nový realismus naopak nabízel možnosti nové.<sup>12</sup>

Přechod k obrazům kapot tvoří tedy uhlové kresby velkých formátů, které Štolfa prováděl po dobu celých sedmdesátých let, než je začal přenášet do obrazů počátkem osmdesátých let. Souborně své kresby vystavil v roce 1977 v Kabinetu grafiky, v Galerii výtvarného umění v Olomouci a pak v Galerii Jaroslava Krále v brněnském Domě umění. Podobných sluků trubek, pásků a hadic využíval již ve svých expresivních obrazech šedesátých let, a snad i proto v kresbách hledal nový motiv. Našel ho teprve, když tyto sestavy překryl kapotami, k čemuž došlo, jak již řečeno, na počátku let osmdesátých. „V uhlových kresbách a v řadě paralelně vznikajících drobných kvašů přihlásil se Štolfa k technice opět v její „mašinstické“ podobě. Prostřednictvím obrazů strojových mechanismů vyjadřoval své stanovisko k poznané nutnosti žít ve vesmíru a souladu s technikou, i když to zdaleka neznamená její zbožnění. Štoľfův pohled je věcný, podstatně strážlivější než postoj konstruktivistů a už vůbec ne tak romantický, jak to ukazovala na prahu čtyřicátých let česká civilistní malba.“<sup>13</sup> Zároveň je zřejmé, že kresby poukazují k významově intenzivnímu vztahu mezi pevným a jednoduchým povrchem — obalem věcí a jejich vnitřní složitostí, a chtějí ozřejmit neoddělitelnost této rozpornosti od chápání věci jako celku. I tady je východiskem smyslově uchopitelný tvar, strojový mechanismus nebo vegetabilní srostlice. Linie, plochy a valéry zvýrazňují jeho latentní sílu a vnitřní pnutí a navzájem se dynamizují.<sup>14</sup> V kresbách Štolfa tedy začal řešit problém objevující se v umění již na počátku tohoto století, tj. úsilí o postžení jednoty vnějšího a vnitřního, zapojení jednotliviny do nového celku, problém, který se objevil už v dadaismu, ale také ve futurismu a v novém realismu.

Jak ukázala rozsáhlá výstava obrazů kapot, trysek, karosérií a plášťů letadel, kterou Štolfa uspořádal od prosince 1984 do ledna 1985 v hodonínské galerii, našel už v letech 1980 až 1981 nový způsob zobrazování techniky. Obrazy kapot maloval v té době převážně hladkým rukopisem, téměř plošně, v nehlubokém iluzivním reliéfu. Respektoval lokální barvu předmětu, tvarovaného plechu karosérie a přirozeně až naturalisticky věrného zpodobení koloritu kovových výlisků. Nezajímala ho již expresivní robustnost neurčitých technických monster, nýbrž spíše dráždivě přitažlivá hladká plocha automobilových kapot a stříbitých plášťů letadel nebo raket. „Blyštivá perfektnost metalizovaných povrchů, vypalovaných laků a živá barevnost, která je znakem moderní techniky. Tomu odpovídá precizní vykreslení tvarů a jejich nanejvýš promyšlené zasazení do celkové kompozice. Nejsou to obrazy konkrétních aut nebo letadel, ale stejně jako v kresbách celky sestavené z jednotlivých konkrétních detailů kapot, trysek, ventilů a rour.“<sup>15</sup>

Štolfa v těchto kompozicích vytvářel nové stroje podle zákonů fantazie, která si vybírá z tvarů, barev a prefabrikovaných věcí ty části, které mu umožňují zobrazit nové stádium kovu, člověkem neustále proměňovaného. Z něho pak v obrazové rovině vytváří novou realitu, a to jak ve své před-

<sup>12</sup> Tamtéž, nestr.

<sup>13</sup> Tamtéž, nestr.

<sup>14</sup> N á d v o r n í k o v á A. 1977: *Miroslav Štolfa*. Katalog výstavy kreseb Miroslava Štolfy v Kabinetu grafiky v GVU. Olomouc, nestr.

stavivosti, tak ve stále nových a nových kapotážích, plástích raket a letadel, ale i v tvorbě nečekaných obrazových kompozic. „Zde tedy Štolfa objevil nový rys technické krásy: je okouzlen sytou, do šířky rozvinutou jednobarevnou plochou (organická příroda nic takového nezná) a výrazné konfigurace měkkých, plynulých tvarů ho uchvacují mimo jiné i tím, jak jsou si podobné, zaměnitelné, jak do sebe zapadají a jak se navzájem doplňují v řady tak příznačné pro sériovou výrobu. (I to je zvláštní a původní: živá příroda svůj produkt nikdy tak mechanicky neopakuje.)“<sup>16</sup>

Většinu diváků, kteří neznají zblízka a přesně konstrukce skutečných krytů motorů a kovových pláštů letadel nebo raket, sugeruje umělec svým dílem představu existujících a neustále se proměňujících jejich tvarů, barev, faset, nýtů, výfuků, rour a kovových celků, které reálně existují, protože podněcují lidskou fantazii, vyvolávají asociace a citovou odezvu. Malíř přitom postupuje jako básník. Pracuje s příměrem, metaforou, náznakem a podobenstvím. Přibližuje tak divákovi technickou skutečnost oklikou, uměleckými výrazovými prostředky, liniemi, tvary, barvami. Patrně také proto nepojmenovává svá díla přímo konkrétními názvy a pojmy; nýbrž jen obecně, povšechně. Označuje je termínem *Nová příroda* a číslem pořadí, ve kterém vznikaly. Je to označení, které si vypůjčil od básníka M. Holuba, což je příznačné a umělecky zdůvodnitelné. Ano, poezie nám může přiblížit i to, co ještě reálně neexistuje, co by však mohlo být. A v tom je i smysl a význam Štolfových uměleckých evokací — jeho obrazy strojů jsou zdrojem estetické senzibility, zároveň však mohou být i projevem strachu, který vychází z tragických zkušeností člověka z možného zneužití strojů. Lze tedy říci, že člověk nachází v zobrazení stroje „zálibu v kráse mechanické ... a ve vyjádření silové pohybového směru. Táž fyzikální zákonitost, již podléhá člověk jakožto objekt hmotný a která působí v jeho vědomí i podvědomí, působí i mimo člověka, ve světě univerzálním, v univerzu vůbec. Problém formy mechanické je proto ve využití této zákonitosti, aby byl umožněn nebo stupňován určitý výkon, který leží mimo lidské možnosti. Takovým výkonem je například vysoká rychlost. A mechanická forma má být utvářena tak, aby se všemi prvky shodovala s funkcí, které musí nebo má sloužit. Všechny možnosti pohybu, rychlosti, uzavřené v tvarech mechanických, podněcují naši imaginaci. Vzbuzují v nás psychické napětí, které nám umožňuje uvědomit si, prožít dynamo-motorické potence uzavřené v tvarech mechanických. Člověk tedy vciňuje do formy mechanické poměr sil nutných k úkonu dynamo-motorickému. Tak se stávají plastické formy výrazem dynamo-motorické potence, které individuuum vciňuje v mechanický objekt. K statické ryzích dojmů plastických (architektury, skulptury, iluzivní malby) přistupuje tedy dynamika dojmů plasticko-mechanických. Ke kráse plastické přistupuje krása mechanické funkce.“<sup>17</sup> Vedle této krásy mechanické funkce může ze Štolfových obrazů, jak již řečeno, člověk vycítovat také strach nebo ohrožení, ten, který zůstal i v malířových vzpomínkách z dětství, z doby druhé světové války, kdy Štolfa pozoroval z krytu letadla. Jejich stříbrnitě zářící

<sup>16</sup> Hlobil I. 1980: *Miroslav Štolfa, malby a kresby z let 1960–1980* (katalog). Oblastní galerie Vysočiny, Jihlava, nestr.

<sup>16</sup> Zhoř I. 1984–1985: *Miroslav Štolfa*, l. c., nestr.

<sup>17</sup> Srov. citaci u Sedlář J. 1982: *Význam Novákových statí Estetika forem mechanických*. In: *Sborník příspěvků z konference O životě a díle profesora PhDr. Mirko Nováka*, DrSc., Brno, s. 102.

pláště, které mu zakrývaly „celou oblohu“. Ano, významné v této souvislosti je i to, jak malíř zobrazuje labilní skladebné uspořádání plechových individualit, jejich dynamiku skrytou v jejich nehybnosti. Stroje, kapoty, barevně zářící nebo stříbřitě fluoreskující plechy zaplňují obrazové pole a zároveň „visí“ v plytkém prostoru. Z kontrastu esteticky působivé malby a téměř naturalisticky malovaných smyšlených strojů, z jejich osamělosti a neurčitosti vychází cizota a chlad, za kterými následuje nejistota a strach. Jsou to sestavy pravděpodobných strojů labilně zavěšených v imaginárním prostoru, jakoby v okamžiku před startem nebo útokem. A tato skrytá potence mechanického pohybu, podněcující naši fantazii, v nás vyvolává psychické napětí, které nám umožňuje uvědomit si kromě krásy mechanické i nebezpečí a ohrožení, které z podivných strojů, malířem předváděných, vyzařuje. V tom je jeho dílo soudobé a neobyčejně aktuální.

### LES PEINTURES DE MIROSLAV ŠTOLFA

La présente étude s'occupe des images du peintre Miroslav Štolfa, né à Brno le 11 août 1930. Après plusieurs images et vues des faubourgs de Brno, il fut attiré, depuis 1960, par le motif des machines et courses de motocyclettes qu'il représentait par une stéréométrisation cubisante des formes. Au milieu des années soixante, il commença à peindre sur un fond lisse les formations volantes dans l'espace, composées de tuyaux, de fils et de blocs matériels qui évoquent les visions du mouvement dynamique et de l'agressivité. Elles remplissent l'espace à tel point qu'il n'y reste pas de place pour l'homme, le menaçant par leur robustesse et le poussant hors de l'image. Quand, au début des années soixante-dix, ces images se transformèrent en abstraction objectale, Štolfa retourna à la représentation visuelle des moteurs, engrenages, leviers, soupapes et tuyaux qu'il recouvrait successivement de capots; cette technique, il l'essayait jusqu'à la fin des années soixante-dix en dessins à fusain à grands formats. Après, il commença à transmettre ce nouveau sujet en images des capots qu'il composait des parties de carrosseries d'automobiles ensembles, représentées d'une façon réaliste et même naturaliste en vives couleurs, ou des plaques d'avions argentées. Ce sont des machines imaginaires mais probables au plus haut degré, des monstres suspendus d'une manière labile dans l'espace de l'image comme s'ils se préparaient à démarrer ou à attaquer. Tout cela évoque une puissance cachée du mouvement mécanique ou de la vitesse. Ces possibilités du mouvement, renfermé dans les formes mécaniques, stimulent notre imagination, appellent une tension psychique qui nous permet de prendre en considération non seulement la beauté de la fonction mécanique mais aussi l'étrangeté, la menace et la froideur. C'est justement là que réside l'actualité et la modernité de l'oeuvre de Štolfa.

*Traduit par L. Bartoš*

