

deyan



sudjic



B



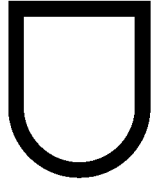
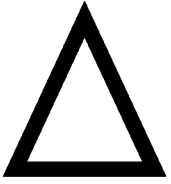
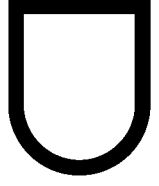
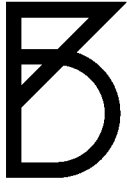
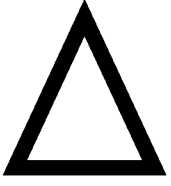
jako



Bauhaus



TEMA



Copyright © Deyan Sudjic, 2014

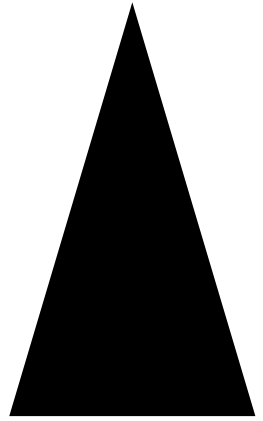
Published by agreement with Penguin Books

Translation © Radka Knotková, Lukáš Novák, 2015

ISBN (pdf) 978-80-7473-422-9

deyan sudjic

B jako Bauhaus
Moderní svět od A-Z



jako **AUTENTICITA**

Kdysi jsem si v jednom obchodě v postranní ulici u vodního kanálu v Miláně koupil zelenou vojenskou parku. Visela na věšáku spolu s několika starými neopreny, nejruznějšími zbrusu novými khaki vestami a několika páry kapsáčů z druhé ruky. Totožný typ bundy nosili američtí vojáci během korejské války. Chtěl jsem ji, protože její manžety jsou k rukávům upevněny proužky popruhové tkaniny s mírně oprýskanými zelenými knoflíky, její prošívání podšívka má barvu rzi a dá se odepínat a protože na štítku je místo obchodní značky výrobce uvedeno komplikované skladové číslo s podrobným popisem oděvu.

To, že ji přede mnou vlastnil minimálně jeden člověk — a po něm pravděpodobně řádka dalších — jí v mých očích nijak neubírá na kouzlu. Má těžké mosazné zipy a cvočky. Tyto drobnosti jsou příliš nákladné, než aby si je vyžádal kdokoli jiný než příslušník armády, který se nemusí ohlížet na obvyklá rozpočtová omezení spojená s nakupováním.

Vyrostl jsem na tom samém předměstí v západním Londýně, z něž vzešla skupina The Who, do subkultury *modismu* jsem se však nezapojil. Tu parku nosím ne proto, že by mě trápily nostalgické vzpomínky na onu Vespu vyšňořenou zpětnými zrcátky, kterou jsem nikdy nedostal, ale poněvadž kdykoli zatáhnu za zip s patnáct centimetrů dlouhou splétanou šňůrkou, zamýšlenou do povětrnostních podmínek, v nichž by člověku bez rukavic byla nesnesitelná zima, uvědomuju si, jak je každý její detail promyšlený. Ta bunda působí jako kus oděvu, který nepodléhá módním vlnám, a přesto spadá do kategorie, jež v řeči módy zaujímá zřetelné místo. Se svými

AUTENTICITA

eskymáckými kořeny a následnými armádními verzemi toho má dnes společného už jen málo, a tudíž se v ní snoubí hned několik vzájemně protichůdných významů. Je jak autentická, tak sebereflexivní, známka mladistvého hipstera i stárnoucího ředitele muzea.

Moji příbuzní jsou z ní rozpačití a tvrdí, že je docela ošklivá. Nosím ji, protože mi připadá nějakým způsobem „opravdová“. Je ale docela dobře možné, že ta autenticita, která mě na ní od první chvíle přitahovala, byla s láskou a vynalézavě předstírána.

„Autenticita“ je slovo, které rozhodně není zárukou kvality. Nemusí nutně vypovídat o kráse, bezpochyby však naznačuje neodolatelnou kombinaci upřímnosti a autority. Tyto vlastnosti jsou ve světě neosobní velkovýroby vysoce žádané, a ačkoli jsou záludné a těžce definovatelné, chceme-li přijít povaze designu na kloub, je nezbytné jim porozumět.

Autenticita zaručuje, že je předmět skutečně tím, za co se prohlašuje. Čím je daná věc autentičtější, tím jistější si můžeme být její cenou, když už ne hodnotou. Pokud ale továrny vyrábějí příliš dlouho velké množství tožných předmětů, rozevře se propast mezi tím, čemu se říká originální a čemu autentické. Někdy se pod pojmem „autenticita“ rozumí míra, do jaké artefakt úspěšně napodobuje peť tovární dokonalosti, jímž masově vyráběný předmět disponuje, když je nový, ale jenž používáním rychle zmizí. V jiných souvislostech se autenticita měří podle stupně, v jakém se zachovaly hmatatelné pozůstatky předmětu, bez ohledu na jejich stav či úpadek. Historické reliкty získávají časem nejenom patinu, ale rovněž auru posvátnosti. Rozpadlé zbytky starověké židle se

pokládají za autentičtější než židle naleštěná a falešně celá. Jednotlivé definice autenticity si však mohou občas odporovat.

Autenticita se dá najít u věrného navrácení věci do stavu, v němž se kdysi nacházela, nebo v pečlivé údržbě toho, v co se vlivem času proměnila.

Výrobky automobilky Bugatti v Alsasku mezi lety 1909 a 1940 a produkce nábytkářských dílen, které Jean Prouvé o něco později provozoval v Nancy, jsou vysoce ceněny coby umělecká díla, a dostaly se tudíž do středu pozornosti padělatelů a napodobitelů.

Ettore Bugatti si vedl podrobné záznamy o tom, kolik aut každý měsíc smontoval, jenže vysoká cena, za niž se tyto původní kusy pořizují, se postarala o to, že se „autenticky“ restaurují nejenom zničené bugatky a vozy zralé na sešrotování; v minulosti vznikla zbrusu nová auta, jež se nyní vydávají za originály. Někdy jsou v nich zabudované části původních vozů opatřené originálním identifikačním číslem i přesto, že karoserie, sedadla a většina mechanických součástí jsou buď nové, nebo sebrané z jiného auta. Buď jak buď, tyto vozy byly zrestaurovány s využitím původních technik a dovedností a vypadají zrovna jako ty, které se vyráběly v Bugattihodobě. V očích specialistů jsou nepravé nikoli proto, že jsou de facto nové, ale proto, že jim schází ono nepostradatelné identifikační číslo nebo že použitým číslem bylo již dříve opatřeno auto s lepším rodokmenem.

Debaty o povaze autenticity se vztahují i na architekturu, ale v tomto případě hraje roli spíš zohlednění kulturní hodnoty než cena. Kupříkladu Velká svatyně Ise v Japonsku se vždy po uplynutí dvaceti let představuje,

AUTENTICITA

jeden kus dřeva po druhém, a přesto nikdo nezpochybňuje, že ačkoli je každé prkno zbrusu nové, zachovává si stavba původního ducha. V západní Evropě získalo spojení „autentické restaurování“ zcela jiný význam. Místo aby se pokoušeli propůjčit starým budovám nový vzhled, a tím značně snížili význam autentického stáří, zasazovali se William Morris a členové Society for the Protection of Ancient Buildings (Společnost na ochranu starobylých budov) o používání metod, které by vůči poškozeným stavbám nebyly tak drastické. Přáli si, aby na nových úpravách bylo vidět, že jsou nové, a nevydávaly se za něco, co nejsou, totiž staré.

Architekt George Gilbert Scott naproti tomu zapáleně prosazoval, aby se britské katedrály přestavovaly do podoby, již podle něj měly mít, a nikoli aby se pouze opravovaly. Jedno pojetí autentičnosti stavěl do kontrastu s pojetím přesně opačným. Neváhal bourat perpendikulární přístavby raně gotických budov v Anglii a řídit se svými představami o tom, co by na jejich místě postavili doboví architekti z jedenáctého století, kdyby bývali svou práci stihli dokončit.

Scottovu verzi autenticity vystihuje pojem „taktika spálené země“. Když začal pracovat na budově opatství v Tewkesbury, založili jeho oponenti Společnost na ochranu starobylých budov, s jejíž pomocí se jej pokoušeli zastavit. Postup, který za tímto účelem navrhli, stanovil základní pravidla pro to, jak by od té chvíle měl intelektuálně angažovaný přístup k restaurování vypadat. Někteří však stále mají své pochybnosti. Když londýnské Muzeum designu zakoupilo jeden z Prouvéových prefabrikovaných Maisons Tropicales, ukázalo se, že

byl naprosto nelítostně zrestaurován a jediný viditelný důkaz o jeho autentičnosti představují prostřelené dveře. Stavbu koupil jistý americký sběratel od francouzského obchodníka se starožitnostmi, který na ni narazil v Brazzaville. Zde předchozího majitele přesvědčil, ať dá obydlí před prodejem do pořádku. Francouz mu vyhověl, ale zasáhl tak razantně, že téměř nešlo poznat, čím vším si domek za svou existenci prošel.

Podobný postoj zaujímají i mnozí sběratelé aut, kteří se k restaurování stavějí, jako by šlo o plastickou chirurgii, a dávají přednost naleštěné dokonalosti před sebemenšími známkami stárnutí. V podstatě kapotám vpichují historický ekvivalent botoxu.

Mluvíme-li o nábytku navrhovaném průkopníky moderny, definuje se autenticita ještě obtížněji. Ludwig Mies van der Rohe, Le Corbusier a Marcel Breuer, všichni do jednoho prohlašovali, že je motivuje demokratický potenciál masové výroby a možnosti skoncovat s ruční prací. Realizace těchto architektů vznikaly v nejrůznějších továrnách a jejich produkty se od původní verze vždy lehce lišily. Práva na výrobu „autentických“ verzí jejich návrhů se prodávala a kupovala, někdy i několikrát, a v některých případech nepodléhala kontrole vůbec. Tváří v tvář mnoha verzím původního návrhu není snadné odpovědět na otázku, který z nich je ten nejautentičtější, obzvláště vezmeme-li v potaz, že od některých návrhů existují desítky, či dokonce stovky tisíc kopií.

Jestliže například uvažujeme o tom, co je autentickou ukázkou lehátka připisovaného Le Corbusierovi, Charlotte Perriandové a Pierru Jeanneretovi, je přípustné prohlásit za vhodného kandidáta jednu z mnoha

AUTENTICITA

verzí vyprodukovaných pod jejich přímým dohledem. Anebo za ni naopak můžeme pokládat tu, na niž má koncesi Fondation Le Corbusier, oficiální správce Corbusierova archivu a vlastník části autorských práv. Existují však i neautorizované podoby Corbusierových lenošek, z nichž držitelům autorským práv nepřísluší žádný honorář a které se dřívějším verzím podobají víc než ty současné, oficiální. Rozdíly mezi nimi bývají značné. Sedáky nejsou vycpané původními péry, ale pěnou. Standardní průměry ocelových trubek se od dvacátých let dvacátého století změnily. To má za následek, že výrobci produkujejí verzi s novou ocelí, pěnovými sedáky a detaily na nohách odlišnými od těch z dvacátých let mohou právně stíhat ty výrobce, kteří sice používají autentické materiály, ale nevlastní k designu autorská práva. Autenticitou se v tomto kontextu myslí záruka legitimacy a ceny, nikoli věrnosti designérovým původním úmyslům.

A co kdyby byli uvedení designéři dosud naživu a rozhodli se svůj návrh upravit, aby využili moderních výrobních metod? Byl by autentičtější jejich první, nebo druhý nápad? S tímto dilematem se potýká nemálo architektů, mimo jiné i Norman Foster a Richard Rogers, jejichž rané dílo je nyní před neautorizovanými změnami oficiálně chráněno. Aby mohli na vlastním díle provést jakékoli změny, musí nejprve požádat English Heritage (Agentura pro ochranu kulturního bohatství) o povolení.

Otázky zabývající se autenticitou v umění nejsou o nic méně komplikované. Dá se dokonce říct, že autenticita se v umění stala klíčovým tématem. Výtvarní umělci neustále apropriují obrazy z masové kultury a následně

z děl svých kolegů, jež jsou na oněch přivlastněných obrazech postavená. Warholova nadace, založená po umělcovi smrti vykonavatelí jeho poslední vůle, řadu let vystupovala jako jakési moderní ztělesnění španělské inkvizice. Pod její záštitou byl založen Výbor pro prokazování pravosti, jehož členové rozhodovali, která z děl připisovaných Warholovi jsou autentická a která naopak neprojdou. Ta, jež byla po předvedení mučicích nástrojů uznána za zbožná, byla zanesena do kánonu. Ta, která ve zkoušce neuspěla, obdržela razítko „zamítá se“. Došlo k nejednomu právnímu sporu, jehož předmětem byly obavy, že se nadace pokouší omezováním nabídky z jiných zdrojů zachovat hodnotu Warholových děl, jež spadají do jejího vlastnictví. Soudní pře byly tak nákladné, že se nadace své role ověřovatele pravosti nakonec úplně vzdala. Umělecký kritik Richard Dorment ji v časopise *New York Review of Books* silně zkritizoval a poukázal na to, že výbor potvrdzoval pravost původně zamítnutých děl, a umožnil je tak prodávat coby originály.

Pro umělce představuje autenticita otázku týkající se samé podstaty věci. Ve stockholmském Moderna Museet se nachází místnost, kde na jedné zdi visí série Marilyn Monroe a v protějším rohu stojí hromada krabic od utěrek značky Brillo. Že je Marilyn Warholovým dílem, to nikdo nezpochybňuje. Autenticitou oněch krabic si však lidé tolik jistí nebyvají. Na doprovodném štítku se ve dvou jazycích říká, že jejich autorem je Warhol a že je muzeu daroval Pontus Hultén, jeho zakládající ředitel. To však samo o sobě vzbuzuje značné pochybnosti.

Hultén byl jedním z nejvlivnějších kurátorů druhé poloviny dvacátého století. Založil nejenom Mo-

AUTENTICITA

derna Museet, nýbrž i Pompidouovo centrum v Paříži a Muzeum současného umění v Los Angeles. Roku 1968 umožnil Warholovi uspořádat jeho první evropskou výstavu. Zmíněné krabice firmy Brillo patří mezi nejvášnivěji zpochybňované exponáty, které se na ní objevily. Hultén tvrdil, že vůbec poprvé byly uvedeny na výstavě, již zaštiťoval ve Stockholmu. Jeho odpůrci však namítají, že vznikly bezprostředně poté. Nejedná se o stejné krabice, které Warhol vyrobil v New Yorku roku 1964 pro Stable Gallery, když okopíroval opravdové krabice od Brilla, aby rozproudil diskuzi o reprodukování. Dopravit je z Ameriky do Švédska by bylo příliš drahé, a proto bylo podle Hulténa na výstavě z roku 1968 představeno zhruba pět set kartonových krabic získaných přímo od společnosti Brillo coby rekvizity. Spolu s nimi dorazily i švédské kopie Warholových newyorských kopií skutečných krabic od Brilla, schválených samotným Warholem. Jenže když se výstava přesunula na další místa, dal Hultén bez Warholova vědomí vyrobit krabice nové. Po smrti Hulténa se na trhu s uměním objevila právě tato verze, což způsobilo mírně řečeno skandál. Šlo o autentické padělky autentického padělku autentického padělku, anebo to byly padělky autentického padělku autentického padělku? Hulténovy obdivovatele trápí především možnost, že ačkoli Warhola usilovně propagoval, jeho při nejlepším vůli morálně sporné jednání podkopalo sílu autorovy původní myšlenky.

V jiném sále, naproti expozici krabic firmy Brillo, visí na stěnách čtyři obrazy. Jako Warholovo dílo nejenom vypadají, ale byly i vyrobeny s pomocí totožného inkoustu, technik a serigrafie, které používali Warholovi

asistenti. Ve skutečnosti jsou však dílem Elaine Sturtevantové, americké umělkyně, která si postavila kariéru na apropriaci cizí práce.

Sturtevantová se nikdy netajila tím, že autorem sítotisků není Warhol, čímž dala jasně najevo, že její dílo není ani padělek, ani pocta, nýbrž útok na pseudomoralizující myšlenku autenticity, která konotuje nelegitimitost nemanželského početí. Sám Warhol na Sturtevantovou odkazoval, kdykoli se ho lidé ptali, jaké techniky používá. Z toho vyplývá, že se v nich vyznala stejně dobře jako on.

U masové produkce většinou nejde o to, co je originální, nýbrž co je falešné, a co ne. V Šanghaji a Šen-čenu lze nalézt spoustu stánků, v nichž se nabízejí údajně pravé rolexky opatřené oficiálně působícími štítky s produktovým číslem. Stačí ale, abyste se hodinky byť jen jednou jedinkrát pokusili natáhnout, a rozpadnou se. Na tamním trhu se dá najít i cosi, co připomíná iPody od společnosti Apple. Nepocházejí však z šen-čenské továrny, kde se přístroje prodávané společností, kterou v roce 1976 založili Steve Jobs a Steve Wozniak, sestavují. Ještě znepokojivější je, že se společnosti Samsung podařilo vytvořit přesnou kopii nejenom iPhone, ale také iPadu. Apple tyto přístroje neoznačuje za padělky, nýbrž mluví o porušení autorských práv.

Pro designéra představuje autenticita poněkud paradoxní koncept. Autentický design lze chápat jako něco, co je víc než jen nefalšovaný návrh. Jde rovněž o předmět, který není sebereflexivní nebo ovlivněný touhou potěšit či svést. Autenticita znamená v tomto případě vlastnost, která závisí na schopnosti odpovédět

AUTENTICITA

s určitou mírou upřímnosti na vznesené otázky praktického charakteru, a sice poskytnutím použitelného řešení technického problému. Navzdory tomu je design vysoce sebereflexivním odvětvím, které si často neumí pomoci a manipuluje emocemi. Proti tomuto druhu autenticity vypovídá už jen skutečnost, že se designér na vytvoření daného předmětu vůbec podílí. Design jednoduše musí mít ten nejvíc světzaný pohled na věc. I pouhé připuštění, že designér usiluje o autentičnost, stanovený cíl podkopává. Snaha o autentičnost vypovídá o jejím pravém opaku.

Značka Bugatti se nachází v ruce společnosti Volkswagen, která jí označuje výjimečně drahé dvousedadlové sportovní vozy vyráběné v omezeném množství. To je v ostrém rozporu s jejich primárním cílem vyrábět miliony aut určených pro masový trh. Spojení s elegantně zkonstruovanými auty minulosti — mřížka chladiče ve tvaru koňské podkovy a červenobílý smaltovaný štítek, které jsou pro Bugatti typické — představují pro Volkswagen přidanou hodnotu. Propůjčují jejich sortimentu věhlas. Tyto bugatky jsou však „autentické“ zhruba ve stejné míře, v jaké by původní výrobce vozů Bentley z dvacátých let dvacátého století vnímal jako autentické bentleye, které se dnes vyrábějí v továrně Volkswagenu.

Během občanských nepokojů v Británii osmdesátých let minulého století si metropolitní policie začala dělat natolik velké starosti se svou image, že se obrátila na designéry a požádala je, aby jí pomohli prezentovat se v sympatičtějším světle. Zatímco ministerstvo vnitra nařídilo policii znovu posoudit vhodnost strategie rasového profilování, jeden smělý člen vedení Scotland Yardu

zaskočil do Wolff Olins, té samé brand agentury, která navrhla stavební společnosti Bovis logo s kolibříkem či vymyslela vzhled benzinových stanic a nízkonákladových aerolinek. V té době to byl mnohem troufalejší krok než dnes, kdy jsme všichni spíš zákazníky než pasažéry.

Tím nejviditelnějším výsledkem jejich práce byla změna fontu písma a jeho úprava do podoby připomínající rukopis. Přechod z ostře vytyčených hran písma Times Roman, patkového fontu s kořeny v kamenickém sekáčku a řezavém travertinu, ke zranitelně vyhlížejícím tahům štětce slovo „policie“ namalované na dveřích pohotovostních výjezdových vozů bezpochyby zjemnil. Samozřejmě není pravděpodobné, že by nový typ písma sám o sobě přiměl policisty zaujímat k hlídkování na ulicích Brixtonu citlivější přístup. V očích kritiků to byl cynický pokus o kamufláž, neautentičnost toho nejkřiklavějšího druhu. Kdyby policie dala přemalovat svoje auta na růžovo, nejspíš by to jejímu sebeobrazu a veřejné image prospělo daleko víc. Výměna hlídkových vozů za jízdní kola změnila interakci policejních příslušníků se světem o poznání radikálněji než tento povrchní projekt.

Designéři si nemohou pomoci. Čím usilovněji se pokoušejí dosáhnout autentičnosti, tím víc ji zahánějí. Ta vlastnost je fascinuje. Hledají ji všude, od sbírek údajně nedesignových lokálních předmětů, které posbírali během cest po celé zeměkouli, až po svou oblibu ve výkonném sportovním vybavení. Pátrají po ní u tvaru tlačítek a ciferníků na fotoaparátech Leica či u pažby útočné pušky AK-47. Vnímají tato vodítka jako precedenty, které se následně odrážejí v jejich vlastním díle. Jsou přímo posedlí i těmi nejkomplicovanějšími detai-

AUTENTICITA

ly na zbraních, přezkách či suchých zipech vojenských uniforem. Tyto příklady designu jsou prosty jakéhokoli prodejního faktoru, jak se tomu občas říká. Když cena nepředstavuje problém a rozhodnutí nedělají konzumenti, nýbrž odborní specialisté, získávají předměty jiný charakter. Horolezecké vybavení používané ke zlézání Everestu, chirurgické přístroje či materiály vyvinuté pro vojenská letadla a zbraně představují pro designéry učiňenou banku nápadů. Zmíněné předměty jsou bohaté na vizuální signály, které usměřňují jejich představivost. Když si společnost Sony přála propůjčit své spotřebitelské elektronice dojem vysoké výkonnosti typické pro profesionální vybavení z osmdesátých let dvacátého století, uchýlila se k dlouhé řádce vizuálních podnětů. Zvolený khaki tvarovaný plast s nedílnými rukojetmi a páčkové přepínače se ze všech sil snažily odkazovat na strohé vzezření vojenské výstroje. O něco uhlazenějším ztvárněním totožné myšlenky byl kartáčovaný hliník.

Když designéři automobilů chtěli vytvořit vozy, které by vypadaly drsně, zaměřili se na terénní rysy charakteristické pro džípy a rané Land Rovery. Navrhli ta auta tak, aby se zdálo, že navržena nebyla. Vzali osobitě funkční rysy a přetvořili je v ozdoby. Přerod typu Humvee — kdysi známého jako vysoce mobilní, víceúčelové vozidlo — v Hummer byl další ukázkou toho, že opravdovost nepřestává mít své kouzlo.

Autenticita je pro designéra vlastností, která vychází z pokusu pochopit, jakým způsobem věc vzbuzuje dojem upřímnosti, a následně ten dojem zfalšovat. Nikde to není očividnější než v oblasti grafického designu. Gotham je druh písma, jímž americký typograf Tobias

Frere-Jones zareagoval na oznámení uveřejněné v americkém vydání *GQ*, módního měsíčníku pro muže, že redakce má zájem o font, který by časopisu dodal novou stylovou image.

Ve svém prodejním katalogu popisuje Frere-Jonesova bývalá firma Hoefler & Frere-Jones vznik Gotham do tak láskyplných podrobností, že každému musí být okamžitě patrné, jaká rafinovanost se za fontem skrývá.

Všichni designéři obdivují přísně účelné nápisy americké lidové architektury, ta písmena z barvy, omítky, neonu, skla a oceli, která v městské krajině tak markantně figurují. Právě tyto nenápadné a atraktivní městské nápisy Gotham oslavuje. Veřejné prostory jsou plně ručně vyrobených bezpatkových písem, která sdílejí totožnou fundamentální strukturu, inženýrovu představu o „základním písmu“, které přesahuje charakteristické rysy materiálu, z něž jsou vytvořeny, i osobitý styl jejich výrobců. Máme na mysli autoritou prodchnutá, odlévaná bronzová čísla před kancelářskými budovami či rytiny na základních kamenech, jejichž neutrální a klidný styl vzdoruje toku času. Mluvíme o prozaických neonových štítech nad lékárnami a obchody s lihovinami či o jménech vlastníků majestátně namalovaných na bočních stranách nákladních aut. Ta písmena jsou přímočará a nesmířitelná, přesto disponují silným charakterem a jsou po každé vytvořena s velkou odborností. Gotham je tím nesmírně vzácným designem, který vždy

AUTENTICITA

z nějakého důvodu působí povědomě. Zdědil upřímný tón, který je asertivní, nikdy však impozantní, přátelský, ale ne lidový, sebevědomý, avšak nikoli rezervovaný.

Přesně tyto vlastnosti požadoval tým Baracka Obamy, když demokratický kandidát zahájil v roce 2008 svou první prezidentskou kampaň. Font Gotham bylo možné spatřit na sjezdu Demokratické strany, na transparentech, které tučným písmem slibovaly „změnu, v níž lze věřit“. Šlo o úmyslný pokus přetlumočit voličům vlastnosti s Gothamem spojené.

Obama se chtěl odvolávat na hodnoty zaniklé Ameriky. V Gothamem se odráží Nový úděl z časů výstavby Hooverovy přehrad. Je to písmo newyorské sítě alejí, soudních dvorů a federálních budov třicátých let dvacátého století. Značí Ameriku, která udržovala styky se světem a věřila, že z něj dokáže učinit lepší místo. Když bylo písmo, které později posloužilo jako předloha Gothamem, ještě mladé, nebylo v Americe budování přehrad, středních škol a národních parků ničím výjimečným. Takto velkolepé sliby sice Obamův volební program skládat nemohl, jeho typografie však Američanům vysílala podprahové sdělení, které lze vnímat jako prst namířený na zvláštní nesoulad mezi obsahem a prezentací. Ale když už nic jiného, aspoň se za použitím Gothamem v Obamově kampani skrývala skutečná politická agenda. Obama si přál, aby to, co sliboval, bylo reálné, přestože docílit toho nemohl. Ve strategii řetězce Starbucks či výrobců zubní pasty Crest, jež Gothamem po Obamově prvním

vítězství do své image rovněž zapracovaly, se podobný idealismus hledá o něco obtížněji.

Když toto písmo použije inspirativní politik s nepřehlédnutelným řečnickým nadáním, vlastnosti, jež se v něm zrcadlí, jsou podtrženy a zesíleny. Jestliže si jej však osvojí řetězec kaváren, jsou podkopány a rozředěny, protože zamyslíme-li se nad věcí hlouběji, vlastnosti každého fontu rodí se z asociací, jež vzbuzuje, a nikoli z nějakého inherentního významu.

Sám Frere-Jones přirovnal výběr fontu k výběru šatů: oblečení je třeba volit tak, aby ladilo s osobností nositele. Možná je to pravda, rovněž ale nelze vyloučit, že fonty slouží svým způsobem jako převlek. Další možností je nahlížet na ně stejně, jako nahlížíme na přízvučky. Některé fonty a přízvučky si spojujeme s autoritou, jiné nikoli.

Využití Gothamů přešlo od Obamovy nadějeplné vize k cynickému vyjádření komerčního prospěchářství.

Tento přechod nepodstoupila typografie poprvé. Těsně před pádem Sovětského svazu, když západní palírny již celá desetiletí vyráběly úhledně zabalenou vodu s lesklými nálepkami, vzrostl náhle zájem o komerční potenciál autenticity. Narážky na dvouhlavé orly, kteří zdobili etiketu lahví Smirnoff, vyšly z módy a vystřídala je snaha propůjčit vodkám vyráběným ve Warringtonu a New Jersey vzezření, které by naznačovalo autentičtější, ruský původ. To znamenalo vyměnit úhlednost za hrubost. Jako známka autenticity, a tedy kvality začal být oproti dřívějšímu vnímán barevný soutisk.

Proletářské kořeny značky Stoličnaja, jež byla kdysi majetkem Sovětského svazu, se zřetelně projevo-

AUTENTICITA

valy na její etiketě, rezolutně nenablýskané, bez reliéfního názvu na zlatém podkladu, ozdobené pouze neokázalým obrázkem továrny, v níž byla vyrobena. Netrvalo dlouho a stala se předlohou vlastních značek supermarketů, které se rozhodly s nejvyšší možnou rafinovaností napodobit nerafinovanou autenticitu etikety, na níž se schopnosti marketingu nikdy nepodepsaly a která byla mírně řečeno trochu nedokonalá.

Tento jev se neomezuje jen na dvojrozměrnou typografii. Pečlivě vyumělkovaná verze autenticity je nejpatrnější na designu interiérů. Velkou část života prožíváme obklopeni kulisami, které jsou vytvořeny v souladu se snovými evokacemi světa, v němž bychom rádi žili, nikoli toho, v němž žijeme.

Zatímco píšu tento text, sedím v relativně nové restauraci nedaleko londýnské Strand. Jmenuje se po kdyosi oslavované, nyní zapomenuté a dávno zaniklé značce motorových vozidel Delaunay-Belleville. Příběh o vzniku tohoto lokálu dodnes způsobuje majitelům nervový tik. V minulosti zaznamenali značný úspěch s provozováním restaurace na Piccadilly, a to v místech, kde se původně nacházela předváděcí místnost vozů Wolseley. Právě ta dala podniku jméno. Časem si otevřeli další restauraci pojmenovanou — pravděpodobně z poněkud vrtošivých důvodů — po Zedelu, jedné z několika málo švýcarských automobilek.

Restaurace Delaunay vypadá, jako by ji otevřeli už před sto lety. Díky starým hodinám, černobíle vzorkované podlaze a plstěným závěsům umístěným kousek za vstupními dveřmi, aby hosty chránily před kvílením středoevropských vichřic, se jedná o pozoruhodně

věrnou napodobeninu něčeho, co nikdy neexistovalo. Iluze, že se nacházíme ve vídeňské kavárně někde poblíž Stephansplatz, je na okamžik dokonalá. Nese s sebou onu slabou rozkoš z představy, že jsme dovnitř vkročili z chladné Vídně Harryho Limea, města okupovaného Spojenci, ne-li rovnou z Vídně těch úžasných kavárenských rozhovorů Adolfa Loose a Roberta Musila. V Londýně, kde se hovor nad kávou vede o čemkoli, jenom ne o filozofii, představuje Delaunay příležitost hrát si na intelektuála. Je to divadlo, v němž si můžeme pohrávat s myšlenkou, že rituály každodenního života mají větší význam než ve skutečnosti. Je to nekonečně skromnější podoba oné únikové útěchy, kterou principi regentovi Jiřímu IV., vladaři bez trůnu i impéria, skýtaly indické kupole královské rezidence v Brightonu.

Delaunay je obzvláště názornou ukázkou toho, v co se jídlo proměnilo: zprostředkovaný prožitek života, o němž se rádi domníváme, že jej naši předkové žili. Motoresty na americkém střeozápadě a jídelny v prašných krajinách roku 1973 vzbudily po celém světě nadšení pro autentické hamburgery, světlý ležák Rolling Rock a domácí hranolky. Sebereflexivní restaurační interiéry dříve sloužily jako projev národní příslušnosti — papírové lampiony naznačovaly asijskou kuchyni a zinkové stoly si lidé spojovali se steakem a hranolky. Archeologicky přesné rekonstrukce konkrétních období a míst se však v současnosti od specifických charakteristik jídla odloučily. Mezi extrémní ukázky tohoto jevu patří Balthazar, láskyplně autentická napodobenina pařížské hospody přibližně z roku 1924, plná oprýskaných zrcadel, důmyslných pozlacených nápisů a mramorových pultů.

AUTENTICITA

Problém spočívá v tom, že ani newyorskou, ani londýnskou pobočku neprostupuje dým z cigaret Disque Bleu a v obou se podává standardní severoamerické jídlo.

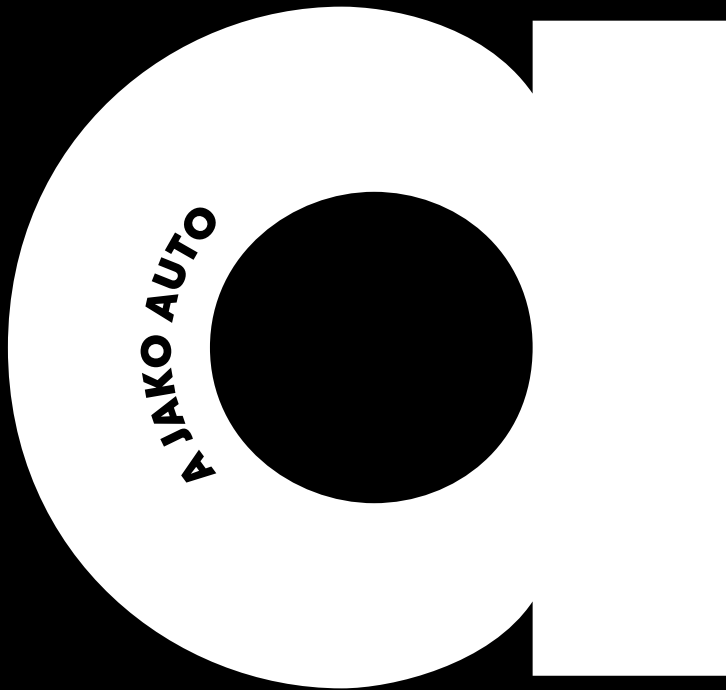
Je to o několik kroků dál než ona vyfantazírovaná anglickost charakterizující obchod Ralpa Laurena Rhineland Mansion na Madison Avenue, jehož interiér zcela zaplňují dřevěné hračky, veslice a pátky na kriket dopravené z opačné strany Atlantského oceánu. V podobě značky Double RL vytvořil Lauren další snovou zemi, v níž se zbohatlíci nevydávají za patricije, nýbrž za plebs. Jejím účelem je vyvolat v zákaznících pocit, že jsou větrem ošlehaní farmáři oděni do šatů, které mají místo knoflíků přezky a jejichž každý šev je dvojitě prošíváný. Prodávají se v pečlivě stylizovaných městských fi-liálkách, které byly láskyplně zařízeny šrotem získaným z filmových dílen retro pickupové Ameriky.

Stejně halucinační pocit se vás zmocní, když sedíte v kavárně Delaunay, kde iluze autenticity zahrnuje víc než jeden smysl, a to chuť i zrak. Jediné kousnutí do vídeňského řízku nebo klobásy zvládne bez problémů přesvědčit i ty, kdo mají s Vídní zkušenost z první ruky, jakmile ale přistoupí ke stolu číšník, který do Rakouska v životě nepáchl a nemá nejmenší ponětí, že ho prostředím vyzývá k tomu, aby hrál roli, bublina i navzdory jeho vstřícnosti praskne.

Vzpomínka na to, čím kdysi vídeňská metropolitní kultura bývala, ve snech londýnských restaurátérů dosud přetrvává. Klíčovou vlastností Loosova Amerického baru ve Vídni, jenž byl dokončen se sadomasochistickou přesností a sebekázní roku 1908, je opravdovost, a nikoli vědoucí autenticita, jíž se vyznačuje londýnský Delaunay.

A JAKO

I Adolf Loos však snil o dálkách. Vždyť co jiného je americký bar v srdci rakouského císařství než fata morgana? Ten podnik byl autentický, ale nikoli nutně opravdový. Autentická je na něm jeho umělecká upřímnost. Místo aby Loos parafrázoval dílo ostatních, navrhl svou vlastní originální verzi, v níž plně věřil. Jedině to může být měřítkem skutečné autenticity.



Prchlivý britský kritik Stephen Bayley kdysi parafrázoval myšlenku Rolanda Barthesa a prohlásil, že kdyby byl Michelangelo naživu, nemrhal by svůj čas tesáním mramorových náhrobků pro Vatikán. Žil by v Detroitu, kde by pracoval s hnědou modelářskou hlinou a věnoval se právě umělecké formě moderního světa: navrhování automobilů. Barthes šel ještě o tři století dál a usoudil, že neznámí kameníci, kteří vybudovali katedrálu Notre Dame, by v dnešní době uplatňovali své tvůrčí schopnosti na výrobní lince automobilky Citroën.

Bayley tato slova napsal v osmdesátých letech dvacátého století, kdy se budoucnost automobilového průmyslu jevila mnohem jistější než dnes. Bylo to před tím, než se těžiště výroby aut s definitivní platností přesunulo na východ, a dlouho před tím, než hlinu vystřídalo digitální parametrické modelování. Za Bayleyho slovy se skrývala představa, že současné umění ztratilo schopnost oslovit publikum mimo zdi uměleckých galerií. Bayley se pokoušel vyjádřit, jak úžasným objektem auto, vyráběné v milionech exemplářů, doopravdy je. Auta utvářela strukturu a charakter moderního života pravděpodobně mnohem víc než kterékoli jiné spotřební zboží. Snoubí se v nich jak požehnání, tak prokletí masové výroby. Auto může být krásné. Zasahuje naše emoce a ukazuje, jak nesmírnou vynalézavostí a nápaditostí lidé vládnou. Auta člověku nabízejí pocit osobní svobody. Svou neukojitelnou žízni po asfaltu však zároveň ničí naše města a jejich výfukové plyny ohrožují budoucnost života na této planetě. Představují smrtelnou hrozbu pro chodce, cyklisty a ostatní účastníky silničního provozu.

Všudypřítomnost aut nás obrnila vůči jejich významu, abychom však pochopili, jak obrovský vliv na celý svět měla, není nutné považovat je za umělecká díla. V dobrém i ve zlém jsou vrcholem průmyslové kultury, která umožnila zrod moderního designu. Jejich moc však upadá. Ford Motor Company, založená Henrym Fordem, který nebyl o nic příjemnější osobou než Steve Jobs, bývala se svými firemními městy, vlastním orchestrem a uniformami ukázkovým vzorem moderní korporace. Z této pozice, kterou se ostatní společnosti pokoušejí napodobit, byly Ford a IBM nicméně vytlačeny a jejich místo zaujal Google. A přestože po celé zeměkouli nyní fungují firmy, jimž se daří vyrábět auta efektivněji a s větším ziskem než Fordu, ve skutečnosti se věnují pouhému zdokonalování produktu, jehož dny mohou být docela dobře sečteny.

Bayleyho výrok by zněl přesvědčivěji, kdyby na začátku nového tisíciletí nedošlo k poněkud neočekávanému vývoji: masivnímu vzrůstu veřejného zájmu o současné umění a z toho plynoucího hromadného zakládání nových muzeí. Jak vyplývá ze statistik návštěvnosti — do Tate Modern kupříkladu každoročně zavítají čtyři miliony návštěvníků — pravá umělecká forma jednadvacátého století se vyklubala z umění. Existují důkazy podporující závěr, že když umělci obrátí pozornost k navrhování aut, většinou to nedopadne nejlépe. Takový Naum Gabo, sochař ruského původu, spolupracoval s britskou poradenskou firmou Design Research Unit, která mu nabídla, aby se podílel na navrhování nového auta. Shodou okolností se jednalo o projekt určený pro Jowett Motor Manufacturing Company, yorkshirskou

továrnu, jež na začátku padesátých let dvacátého století zažila krátkou explozi vynalézavosti, načež se však zhroutila a její příklad následovala téměř každá automobilka ve Velké Británii. Navzdory Gabově konstruktérské průpravě nevypadala výsledná baňatá karoserie příliš přesvědčivě, obzvláště ve srovnání s jeho revolučním dílem z mládí.

Barthese okouznila krása modelu Citroën DS. Když byla výroba tohoto automobilu v roce 1955 zahájena, působil DS natolik moderním dojmem, až se podle Barthese zdálo, jako by byl na Zemi seslaný z jiné planety. Šlo o vozidlo, u něž nebylo vůbec těžké představit si, že jej skutečně stvořil umělec Gabova kalibru. Jenže automobily jsou výsledkem práce mnoha lidí a nikdo z nich by nedokázal pracovat efektivně, kdyby se pokládal za umělce. Barthes v té nejnadšenější pasáži své knihy *Mytologie* tvrdí, že DS je přesným ekvivalentem velkých gotických katedrál, auto, jehož uhlazenost patří k tomu typu dokonalosti, jíž lidské ruce dosahují bez pomoci jen s největšími obtížemi. Mimořádně protahovaný proces vzniku, jímž si DS prošel, rozhodně nasvědčuje tomu, že se jednalo o stejně rozmáchlý a velkolepý počín jako výstavba katedrály. Poprvé se vůz po Champs-Élysées projel v roce 1955, osmnáct let poté, co se do něj v roce 1937 pustil Pierre Boulanger, který vedení společnosti převzal od Andrého Citroëna. Toužil vytvořit to nejlepší, nejkrásnější, nejpohodlnější a nepokročilejší auto vůbec, mistrovské dílo, které by světu, a hlavně Američanům nade vši pochybnost předvedlo, čeho všeho je Francie schopna. Bohužel nežil dostatečně dlouho, aby to spatřil na vlastní oči.

Za technickou realizaci svého přání mohl Bou- langer poděkovat Andrému Lefèbvrovi a týmům, kte- ré se podílely na vývoji motoru, závěsů a brzd. Každý konstrukční prvek byl sám o sobě pozoruhodně tvůrčím kouskem. Za vzhled auta zodpovídal Ital Flaminio Ber- toni, který zahájil svou profesní dráhu v dílně na výro- bu kočárů coby tesařský učeň, třebaže kreslířské nadání a zájem o sochařství mu rozhodně nescházely. Jestliže Gabo jako návrhář aut za moc nestál, pak vynikající de- signér Bertoni byl k ničemu jako sochař. A právě v tom- to nesouladu spočívá podstata problému, s nímž se po- týkají ti, kdo automobily vnímají jako vrcholný projev současného umění. Skutečná auta navrhují lidé, kteří nevypadají jako umělci, nezní jako umělci a které moti- vují zcela odlišné cíle a ambice než ty, kdo se pohybují ve světě umění.

Auta jsou vysoce specializovanou formou de- signu. Ve srovnání s ostatními odvětvími vyžadují jiný způsob uvažování, a to nejenom po těch, kdo je navr- hují, ale i po lidech, kteří o nich uvažují. Mně osobně automobily neuvěřitelně fascinují, ale z jejich řízení žád- né větší potěšení nemám. Vozy, které jsem za svůj život vlastnil, jsem nikdy nevnímal jako klíč k pohyblivosti a nezávislosti, nýbrž jako prodloužení mého kuchyň- ského stolu, který je ustavičně zasypaný nejrůznějšími krámy: hnědnoucími jádřinci, slupkami od pomeranče, roztrženými obálkami, štosy knih, starými novinami, pytlí s prádlem určeným do pračky a těmi samolepicími obálkami z průhledné umělé hmoty, do kterých se za- sunují pokuty za parkování. Tento mobilní chlívěk mi

zprostředkovává dojem auta mnohem rychleji než jeho vytříbená sošná karoserie.

Obecně vzato neexistuje žádná seriózní kombinace automobilového a produktového designu, navrhování nábytku, módy a architektury, nepohybujeme-li se tedy v té nejtriviálnější a nejpovrchnější rovině představované například barevnou škálou, již Victoria Beckhamová navrhla pro model Range Rover. Oslavované výjimky toto pravidlo jen potvrzují. Limuzína, kterou pro automobilku Adler navrhl v roce 1930 Walter Gropius, byla vskutku impozantní — a to i přesto, že jeho architektonickému dílu se kdovíjak nepodobala — ale ve srovnání s technickým novátorstvím Citroënu nebo Volkswagenu šlo o obyčejnou historickou anomálii. Le Corbusierův ambiciózní pokus přesvědčit francouzské automobilky, aby zrealizovaly jeho návrh odlehčeného nízkonákladového předchůdce Citroënu 2CV, skončil neúspěchem.

O něco slibnější byl projekt Maria Belliniho představený roku 1972 na výstavě italského designu, jež byla příhodně pojmenována *Italy: The New Domestic Landscape* (Itálie: Nová krajina domova) a pořádána Muzeem moderního umění v New Yorku. Projekt byl zčásti financován Citroënem a nesl jméno Kar-a-Sutra. Nelze vyloučit, že v Renaultu opravdu přispěl ke změně uvažování, jež nakonec vedla k návržení minivanu ztělesňujícího odklon od základních prvků konvenčního formátu evropských aut z osmdesátých let a sloučení tří oddělení — motoru, místa pro pasažéry a kufru — do jediného prostoru.

Na přístup mainstreamových designérů vozidel však měly tyto výstřelky jen pramalý dopad. Auta naproti tomu silně fascinovala designéry jako takové. Především architekti se s námahou a nevelkými úspěchy pokoušeli napodobit na staveništích rychlost a přesnost výrobních linek. Barthesova slova jsou proto tak strhující, jelikož jsou velice podivná. Auta představují univerzální součást krajiny, ale když pomíneme klaustrofobicky omezený pohled, který na ně mívají automobiloví fanatici, z intelektuálního hlediska jsou v podstatě neviditelná. Barthes na ně nahlížel z perspektivy širšího chápání kultury, nikoli zpoza volantu. Zajímal ho význam, nikoli zrychlení a výkon.

Pontus Hultén, zakládající ředitel pařížského Pompidouova centra a muž, který pro metody moderního vedení muzeí udělal víc než kdokoli jiný, měl na věc podobný názor. Roku 1968 uspořádal v newyorském Muzeu moderního umění MoMA výstavu, která byla s pozoruhodnou předvídavostí nazvána *The Machine as Seen at the End of the Mechanical Age* (Vnímání strojů na konci mechanického věku). Dávno předtím než digitalizace ukončila vládu analogu, byl s obrovským nadšením přivítán tranzistor. Vedle *Dynamiky běžícího koně + Domů* (1915) od Umberta Boccioniho a strašidelně překrásných fotografií závodních aut, které roku 1912 pořídil Francie Jacques-Henri Lartigue na Grand Prix, bylo jedním z Hulténových nejprovokativnějších exponátů auto navržené a smontované pro závodní okruh *500 mil Indianapolis*, který se konal ve stejném roce. V předzávodních testech, během nichž vozidlo řídil Graham Hill,

zajelo rekord přes 275 km/h. Hultén byl doslova fascinován jeho tvarem.

Moderní závodní auta jsou vsutku podivuhodné předměty, které se pohybují na hranici mezi technologií a uměním. Přestože nemají žádné praktické využití, jsou extrémně funkční. Nikoho, kdo je sestavuje, by nikdy nenapadlo upravit je čistě z estetických důvodů. Navzdory tomu však nelze jinak než označit mnohá z nich za výjimečně krásná. Závodní auto zosobňuje odvážný sen z dvacátých let dvacátého století, a to v době, kdy krása funkčnosti přibližuje možné k nemožnému, jak nejvíc to jen jde.

Kdyby nic jiného, odráží se v Hulténových slovech význam slova „funkční“. Rovněž ale klouzají po povrchu jistého zvláštního příběhu. Hultén se zaměřil na jedno z pěti aut, které Colin Chapman, konstruktérský génius britských závodních okruhů a zakladatel značky Lotus, vyrobil pro Andyho Granatelliho. Granatelli za Chapmanem přišel s nápadem na auto, které by poháněl proudový, nikoli univerzálně využívaný pístový motor. Chapmanův designérský tým použil proudový motor firmy Pratt & Whitney, původně zamýšlený do helikoptér, a vytvořil ono nezaměnitelné auto ve tvaru klínu, které tolik upoutalo Hulténovu pozornost. Ve své době šlo o nejrychlejší vůz, jaký kdy Amerika spatřila. Tím však Chapmanův přínos k vývoji motorových vozidel neskončil. Všechno, co se naučil na závodní dráze, uplatnil při výrobě silničních vozidel.

Vyrůstal jsem v šedesátých letech dvacátého století, kdy tou nejzábavnější věcí, kterou v tehdejší černobílé televizi s obrazovkou CRT dávali, byli *The Avengers* (Mstitelé), dobrodružný seriál plný ironického pomrkávání. Pod naleštěnou fasádou neutuchajícího a stylově zábavného boje mezi dobrem a zlem, symbolizovaného neohroženě nonšalantními agenty vládního úřadu ve Whitehallu a nejrůznějšími megalomanskými záporáky s koťátky v náručí, se nám *The Avengers* snažili svým přímočarým způsobem sdělit něco o tom, jak se život ve Velké Británii mění. Diana Riggová coby Emma Peelová, bez výjimky oblečená do přiléhavé kombinézy z černé kůže, se každý týden připojila k Johnu Steedovi v podání Patricka Macneeho navlečeného do obleku s jemnými proužky od Huntsmana, karafiátem v knoflíkové dírce a v buřince od Lock & Co., aby se společně utkali s nepřáteli státu.

Sdělení vysílané jejich kontrastujícími kostýmy dále podtrhovala auta, jimiž jezdili. Steed řídil klasické Bentley velké jak stodola a s odpovídající aerodynamikou, kdežto Peelová se vozila v elegantním nablýskaném Lotusu Elan. Tento automobil vznikl jako následek Chapmanova odklonu od oné téměř neužitečné užitečnosti vozů formule 1, čímž byla překročena hranice mezi čistým konstruktérstvím — pokud něco takového vůbec kdy existovalo — a sémantikou motorismu. Jediné stisknutí tlačítka a z tvarovaných, písečným přesypům podobných obrysů karoserie se podle potřeby vysunuly nápadné otočné reflektory či naopak zajely zpět. To gesto implikovalo příslib sníženého součinitele odporu,

ale ve skutečnosti se k němu Chapman uchýlil jen tak pro legraci.

The Avengers nám zprostředkovávali okénko do nové bohémské Británie, kde se hranice mezi společenskými třídami stíraly a pojmy „tradice“ a „původ“ si vysloužily poněkud špatnou pověst. Bylo to místo, kde se pokusy o zviditelnění staly nejenom společensky přijatelným, ale přímo základním cílem bez ohledu na to, jestli na ně máte. Právě v tom okamžiku dorazila na scénu popkultura, což samozřejmě zaručilo, že důmyslně okatou značku Lotus od té chvíle vždy doprovázel menší otazník.

Automobilka Lotus Cars vznikla v Británii na počátku padesátých let dvacátého století, za časů úsporných opatření, a její první model se zrodil z touhy užít si v období přidělového systému aspoň trochu zábavy. Všeho byl nedostatek, od čerstvého ovoce až po palivo, oblečení a nábytek, a aby se šetřilo uhlím, nesměly se vany napouštět na víc než osm centimetrů. Auta Lotusu byla stvořena hospodárností a nepřízní osudu.

Zatímco Bentley mělo hliníkovou karoserii od Mullineru, Elan se vyráběl ze sklolaminátu. Než se Bentley sloučil s Rolls-Roycem, dělala si firma své motory sama. Naproti tomu v Lotusu skupovali bloky válců z modelu Ford Classic a ozubené tyče řízení z Triumphu Herald.

Díky svému smělému zevnějšku, pod nímž se skrývala skromná podstata, byl Lotus Elan nemilosrdně přesným obrazem nové Británie. Vedle stylu jej však vystihovala i konstruktérská nedostiznost. V Lotusu čerpali z bohatých zkušeností, které získali, když přes třicet

let montovali auta pro okruhy Grand Prix. Není proto divu, že jejich Elan podával stejný výkon jako E-Type od Jaguaru.

Původní konstrukci Lotusu Elan navrhl Ron Hickman, samouk původem z Jihoafrické republiky, který po odchodu z Chapmanovy automobilky vydělal jmění na patentech svého ponku Black & Decker Workmate. Když do Británie dorazil, daly se jeho zkušenosti shrnout do několika školáckých skicářů. Dva roky pracoval pro Ford Motor Company, kde rychle povýšil a přesunul se z modelářského studia k práci na novém Fordu Anglia. Připojil se k týmu vyvíjejícímu první silniční vůz Lotusu, z kterého však automobilka nikdy neměla sebemenší zisk. Následoval projekt Elan. Na výrobě se vedle Chapmana a Hickmana podílel i John Frayling a společně se jim podařilo vytvořit auto, které bylo krásné, praktické, spolehlivé a snadno smontovatelné. Jedno ale stále chybělo: image. Značka Lotus prostě nestála dost. Za tehdejších dvanáct set, v přepočtu na dnešní měnu pětadvacet tisíc liber, si ji mohli dovolit i ti, kdo se teprve snažili prosadit. Ještě horší bylo z hlediska image to, že se Elan prodával rovněž jako souprava na vlastní smontování, určená automobilovým nadšencům. Takže ačkoli na dálku vypadalo dokončené auto se svou polonosnou karoserií stejně exoticky jako Cisitalia, patřilo spíš do kutilského pokoutného světa podomácky vyrobených karavanů. Cisitalia od automobilky Pininfarina se do stálé sbírky newyorského Muzea moderního umění probojovala, Lotus Elan nikoli. Jelikož Elan byl pro vývoj automobilů v druhé polovině dvacátého století významnější než bezpochyby půvabnější

Cisitalia, vypovídá toto opomenutí spíš o způsobu, jakým v MoMA koncipují sbírky, než o kvalitě obou vozů. Cisitalia se stloukala z kovu, kdežto Elan se zasadil o využívání sklolaminátu v automobilovém průmyslu.

Pokoutnost byla nedílnou součástí přesně toho světa, z něž se Anthonymu Colinu Bruci Chapmanovi, absolventovi inženýrství na Imperial College a zakladateli Lotus Car Company, i navzdory finančnímu úspěchu nikdy tak docela nepodařilo utéct. Chapman, který se svými tmavými brýlemi, knírkem typu kartáček a bujnými licousy vypadal jako štamgast podniků nevalné pověsti, sestavil své první auto — upravený Austin 7 — roku 1948 v garáži v severním Londýně a osobně s ním závodil. Proč svou značku pojmenoval Lotus, nikomu nevysvětlil. Lotosovým květem však pravděpodobně přezdíval svou přítelkyni, která se později stala jeho manželkou. Monogram na logu firmy, vyvedený jako na blejzru školního kriketového družstva, patří jemu. Jednotlivým závodním modelům se přidělovala čísla, třebaže ta méně šťastná se vynechávala. Nikdy například nevznikl Lotus 13. Aby automobilka odlišila své silniční vozy od modelů určených pro závodní okruh, dávala jim jména začínající na E: Esprit a Eclat, Elise a Europa.

Od ne úplně vhodné ukázky modifikace, již představoval jeho úplně první automobil Lotus Mark 1, urazil Chapman dlouhou cestu až k Lotusu 7, kvintesenčnímu britskému sportovnímu autu. Práva na tento model prodal firmě Caterham Cars, která do dnešního dne vyrábí jeho následovníky.

Projekt Lotus uspěl díky Chapmanově schopnosti nacházet nová řešení technických a výrobních

otázek, na nichž produkce každého nového auta závisí. Nebyl prvním konstruktérem, kterého napadlo využít nosný rám ke konstrukci pevného, ale lehkého vozu. Totéž udělal Buckminster Fuller, když ve třicátých letech dvacátého století navrhl svůj Dymaxion. Ačkoli byl Fuller dostatečně prozíravý na to, aby si uvědomoval nezměrný potenciál tohoto postupu, budoucnost Dymaxionu pohasla kvůli smrtelné nehodě, k níž došlo při jeho představení na Světové výstavě v Chicagu. Až teprve Chapman vrátil nápad zpět do hry. Na myšlence páteřového rámu, který ovlivnil snahy Lotusu o nalezení snadného a hospodárného způsobu, jak zpevnit odlehčené sklolaminátové karoserie, pracoval i geniální Hans Ledwinka z české Tatrovky, odkud F. A. Porsche čerpal zkušenosti pro Volkswagen.

Aby zavedením velkovýroby klesly náklady, je potřeba, aby se firma jmenovala Nissan, Ford nebo Fiat a disponovala finančními prostředky, bez nichž se přijatelné vozidlo zkrátka vyrobit nedá. V několika posledních desetiletích se ukázalo, že jedinou reálnou alternativou k masově vyráběným automobilům je osvojit si metody luxusních krejčovství. Vztah mezi módou přehlídkových mol Yvese Saint Laurenta či Christophera Baileyho a jejich lacinou obdobou v podobě značky Banana Republic se podobá vztahu mezi Lamborghiniem a fordkou. Když cena za auto dosahuje sedmiciferné sumy, je možné skoro všechno. Lze navrhnout i vyrobit speciální dveřní kliky, vnější zpětná zrcátka a přístrojové desky či velké motory a rozměrné konstrukce, které se podobají sochám. Chapman se ve své automobilce na silniční vozidla pokoušel o něco jiného. Od samého

začátku, kdy se na škále kvality ještě pohyboval u soupraviček pro automobilové fanoušky a vytvářel laciné, příjemné produkty, dobře věděl, kde najít součástky, které by mohl nově a nezvykle zužitkovat, a docílit tak požadovaného výkonu. Není výjimkou, když u Lotusů narazíte na tachometr, který zcela očividně pochází z jiného typu auta, či na kliku u dveří, která má trochu jiný původ, než by měla mít. I přesto to však fungovalo.

A právě to názorně ukazuje, proč výroba a navrhování aut není totéž co umění. Designér aut musí pracovat s tím, co je po ruce, kdežto umělec pracuje s nápady. Důkladné studium aut vypovídá nesmírně mnoho o způsobu, jakým žijeme a tvoříme, i o tom, jací vlastně jsme. Nejde o umění, stejně se však jedná o nejúžasnější úspěch designu, o artefakt, v němž se na každém čtverečním centimetru soustředí větší množství návrhářského talentu než v čemkoli jiném.

b

jako

bauhaus

Po větší část dvacátého století měli moderní architekti vlastní první ligu. Členy byli pouze Le Corbusier, Francouz se švýcarským původem, a tři Američané, z nichž dva pocházeli z Německa: Frank Lloyd Wright, Walter Gropius a Ludwig Mies van der Rohe. V tomto seznamu se odrážela hierarchie, kterou ve dvacátých letech dvacátého století vytvořilo samozvané uskupení historiků, propagandistů a kritiků. Tahle čtyřčlenná parta neměla moc společného. Le Corbusier, v němž architektura téměř získala svého Picassa, se od rozvíjení osobní interpretace uměleckého hnutí Arts and Crafts ve svém rodném hodinářském městě přesunul k sochání betonového kostela ve východofrancouzské obci Ronchamp. Mies van der Rohe svými minimalistickými věžáky usiloval o klasicismus postavený na oceli a skle. Frank L. Wright, který se ještě po devadesátce snažil dokončit Guggenheimovo muzeum, byl „nejlepší americký architekt devatenáctého století“. Tak se o něm jízlivě vyjádřil Philip Johnson, první kurátor architektury v Muzeu moderního umění a nejproduktivnější postmodernista vůbec. Nikoho zajisté nepřekvapí, že si ti čtyři jezdcí moderny tak docela nesedli. Jejich zastánci o nich však prohlašovali, že se na uměleckém bitevním poli nacházejí v první linii daleko před ostatními, před Alvarem Aaltem a J. J. P. Oudem, zástupci finské a nizozemské periferie, kteří tvořili první divizi. Kus za nimi následovali nejrůznější Rakušané, Italové a Rusové, za všechny například Adolf Loos, Otto Wagner, Guiseppe Terragni či Konstantin Melnikov. Byli viditelnější než Pierre Chareau, který si roku 1932 připsal na účet pozoruhodný dům Maison de Verre v Paříži, stále však byl dostatečně

radikální na to, aby o čtyři desetiletí později inspiroval autory Pompidouova centra Richarda Rogerse a Renza Piana či Eileen Grayovou. Střední proud pokládal Charreaux a Grayovou za obyčejné dekoratéry či fušery, ne-li rovnou za obojí. Tohle rozdělení nikdy nedávalo velký smysl, dokud však půvab moderny nezačal konečně matnět, definovalo hranice tehdejších debat o architektuře.

Svým hanobitelům navzdory vybuodovali Le Corbusier, Wright i Mies van der Rohe stavby, které ani po půl století neztratily nic ze své síly. Místo, které v této hierarchii zaujímá Walter Gropius, je už o něco méně neotřesitelné. Jeho kariéra stála na řadě zásahů štěstěny, které na sebe obvykle braly podobu lidí, s nimiž se setkal při práci. Když pracoval v berlínském studiu Petera Behrense, seznámil se s Adolfem Meyerem, který tam rovněž působil, a pochopil, jak by šlo zmodernizovat klasicismus v reakci na rozvoj průmyslové výroby. Společně se stali očitými svědky zrození firemní identity, moderní verze čarodějnictví. Behrens dostal pověření od AEG, aby pro tuto továrnu na větrné turbíny navrhl úplně všechno, od konvic přes ochranné známky až po celé tovární budovy. Nepracoval pro něj jen Gropius, ale také Mies van der Rohe a Le Corbusier. Stačí se podívat na německé velvyslanectví v Petrohradě, jemuž Behrens propůjčil své jméno a které Mies van der Rohe postavil. Je jasně vidět, že se Mies při výstavbě potýkal s nemalým problémem, jak postavit roh u průčelí tvořeného antickými sloupy, k nimž se později vrátil prostřednictvím ocelových konstrukcí.

Když Gropius z Behrensovy firmy odešel a založil si vlastní podnik, Meyer se ke svému slavnějšímu

kolegovi připojil. Společně se zasloužili o to, aby Fagus, továrna na ševcovská kopyta, kterou postavili krátce před vypuknutím první světové války, zajistila Gropiovi vůdčí úlohu v rozvoji moderny.

Poté, co Gropius z Německa začátkem třicátých let utekl, se osamostatnil, jenže bez správné pomoci nevěděl, co si počít. Na sklonku své existence nezbylo firmě Architects' Collaborative, jak svou americkou praxi nazval, než se snížit k přijetí zakázky od Playboy Club a navrhnout mu z neforemného betonového kameniva londýnskou pobočku. Na Manhattanu je Gropiovým nechvalně proslulým projektem mrakodrap Pan Am vztyčený nad nádražím Grand Central. Gropius firmu Emery Roth & Sons, která ho zaměstnávala jako poradce, přesvědčil, aby přikročila k urbanisticky katastrofálnímu rozhodnutí natočit stavbu tak, aby zastínila výhled na Park Avenue. Jeden aspekt jeho kariéry je však dostatečně pamětihodný na to, aby Gropiovu reputaci coby průkopníka modernismu přece jen potvrdil jako oprávněnou. Nevysloužil si ji stavitelstvím, nýbrž svou rolí učitele. Stvořil Bauhaus neboli, jak to on a sazeči posedlí militantní láskou k malým písmenům označovali, bauhaus a díky působivé propagační kampani z něj udělal nejslavnější uměleckou a návrhářskou školu dvacátého století. Nedá se sice říct, že by zastupovala tvůrčí škálu moderny v její plné šíři, její prestiži se však nevyrovnala žádná umělecká vzdělávací instituce, která působila tenkrát i kdy potom. Když se Bauhaus vzdal gestapu a zavřel v Berlíně krám, jeho reputace dál rostla, až nakonec potlačila veškeré konkurenční debaty o de-

signu a zplodila hotový běžící pás výstav a knih, který od té doby neustále nabírá na rychlosti.

Když jsem roku 1968 zašel do londýnské Královské akademie (RCA) a poprvé uviděl výstavu o Bauhausu, byl jsem ještě kluk. Katalog, který měl 658 stran, jsem si tehdy nemohl dovolit. Pořídil jsem si ho až o tři roky později a do dnešního dne mi leží na polici. Je to něco jako posvátný text, zřídka kdy otevíraný, ale neustále přítomný, dekádu po dekadě, vždy v pozadí jako mlčenlivá připomínka skutečnosti, že hnutí sehrálo při formování každého současného designéra fundamentální roli.

Katalog má masivní, sedm centimetrů široký hřbet, přes nějž se táhne jedno jediné slovo, napsané velkými písmeny třech překrývajících se barev: BAUHAUS. Vypadá jako blednoucí transparent, který z police vyvolává do místnosti svůj program. Černobílé ilustrace uvnitř knihy zachycují nemožně exotickou avantgardní krajinu obývanou záhadnými obrázky strojů, experimentálních fotografií, kubistických loutek a látek s konzistencí ovesné kaše.

Obzvláště jeden obrázek dokáže neustále šokovat. Zobrazuje ženu, na svou dobu konvenčně oblečenou v punčochách, skládané sukni a botách na nízkém podpatku, jak sedí v křesle Wasilly, které za použití ocelových trubek navrhl Marcel Breuer. Jistě si říkáte, že na tom přece není nic podivného, jenže tam, kde by žena měla mít hlavu, trůní naleštěné kovové vejce, do nějž jsou vyřezány díry pro oči a ústa. Je to zrůda, napůl člověk a napůl stroj, která jako by místo optimismu

modernity zachycovala veškerou úzkost a lítost s ní spojenou. Vzpomínám si, že když jsem snímek uviděl poprvé, v duchu jsem se ptal, co má ta maska od Oskara Schlemmera společného s tím, co mi o Bauhausu řekl můj učitel umění, který jej považoval za dveře do moderního světa. Jak tento kafkovský hybrid zapadá do světa uhlazené moderní architektury a diskrétní vkusnosti domácích spotřebičů propagovaných sdružením Design Council?

Od té doby jsem zaznamenal, že v newyorském Muzeu moderního umění lící Bauhaus ve světle otupující jednotvárnosti a v londýnském Muzeu designu jen o něco výstižněji. S trochou stylu jej odnedávna prezentují pouze v obří Barbican Gallery v Londýně — že jsem narazil na výchozí bod chronologicky organizované výstavy, jsem pochopil, až když jsem zahlédl Feiningerův dřevoryt *Křišťálová katedrála*, který zdobil brožuru, obsahující manifest a program školy.

Každá generace potřebuje svou vlastní výstavu o Bauhausu. Ten příběh se však podle všeho vypráví po každé stejně. Objeví se úvodní titulky. Bauhaus se zrodil v roce 1919 uprostřed revolučních otřesů, které následovaly po pádu německého císařství. Gropius se ujímá umělecké školy ve Výmaru, kterou zřídil belgický designér Henry van de Velde, a přidělí jí nové jméno i poslání. Stane se z ní ohnisko radikálních myšlenek o designu, které v průběhu předchozích dvou desetiletí krystalizovaly po celé Evropě. Následujících čtrnáct let je střediskem naprosto všeho, pak se však Německa zmocní nacisté a školu zruší. Myšlenka Bauhausu je ovšem příliš silná, než aby se jí povedlo vymýtít. Jeho etické zásady

se rozšíří do všech koutů světa, kde jej přetvoří k obrazu svému... a všichni žili ve vkusné jednoduchosti šťastně až do smrti.

Ve skutečnosti je příběh Bauhausu skromnější, než by se z legendy, která učiliště obestírá, mohlo zdát. Gropius školu opravdu založil roku 1919 a ozdobil její brožuru působivým dřevorytem od Lyonela Feiningera. Obsahovala několik bombastických tezí o jednotě umění, ale ačkoli na papíře předkládal Bauhaus ucelenou ideologii, v praxi nikdy k ničemu nezaújímal jasný, jednotný postoj. Jeho zaměření ustavičně procházelo změnami a škola vycházela vstříc různým, často vzájemně neslučitelným tvůrčím proudům. Její program byl prezentován jako ztělesnění modernistického hnutí, samotný Gropius však označil za jeden z jejích vzorů Williama Morrisa. A Morris k období strojů žádnou velkou lásku nechoval. Učiliště bylo strukturováno jako středověký cech s mistry, tovaryši a učedníky. Feingerův dřevoryt vyjadřoval závazek spíš vůči expresionismu než funkcionalistickému racionalismu.

Gropius byl přesvědčený, že se Bauhausu povede odstranit hierarchii, jíž podléhaly nejrůznější formy vizuální kultury, a tvrdil, že mezi tím, čemu se zdvořile říká „užité umění“ a „krásná umění“, není žádný rozdíl. V anglosaském světě bylo „užité umění“ známo pod méně zdvořilým pojmem „komerční umění“, aby si je někdo náhodou nespletl s opravdovou uměleckou činností.

Bauhaus byl coby sebepropagace pozoruhodně efektivní. Pokud měl přilákat nadané studenty, na nichž závisí úspěch každé školy, tak prostě neměl jinou

možnost. Členové učitelského sboru byli nesmírně slavní a učiliště si vysloužilo mezinárodní věhlas. Pokud mělo v tehdejší nepřátelském prostředí přežít — a nepřátelským prostředím nemám na mysli pouze skalní příznivce nacistického hnutí, kteří je označovali za neněmecké — muselo ze svých přátel, mezi něž patřili například Albert Einstein, Marc Chagall a Oskar Kokoschka, vytěžit co nejvíc. Mezi školou a potenciálními spojenci však příležitostně docházelo k třenicím. Zmiňme například Thea van Doesburga, který naznačoval, že mu instituce nabídla pozici učitele. Představitelé Bauhausu ovšem namítli, že se do Výmaru pozval sám, utábořil se nedaleko školní budovy a začal hlásat vlastní alternativní program.

Od otevření neuplynulo ani pět let a škola se musela poohlédnout po nové budově. Ne proto, že by potřebovala víc prostoru. Když se po obecních volbách dostala k moci krajní pravice, stalo se z Výmaru velmi nepřijemné místo. Zájem o učiliště projevil hned několik měst. Nejsamozřejmější volbou se díky své progresivní politice sociálního bydlení jevil Frankfurt, ale Gropia lákala nejvíc nabídka z Desavy, městečka nedaleko Berlína. Tamní starosta byl ambiciózní muž ochotný uhradit Bauhausu výstavbu nového úchvatného sídla, které Gropius navrhl.

Minimálně jeden historik architektury, Francesco Dal Co, interpretoval Gropiův výběr Desavy jako důkaz inherentního konzervatismu, který byl v naprostém rozporu s okázalým prohlašováním, že se v Bauhausu vyznává radikální kulturní politika. Dal Co tvrdil, že kdyby si Gropius skutečně přál zapojit školu do procesu

společenské přeměny, přestěhoval by ji do Frankfurtu, kde již tehdy vznikala ohromující vize moderního města. Místo toho se však rozhodl zachovat její autonomii a zůstat v desavském ústraní.

Gropiovy budovy, v nichž učiliště našlo druhý domov, se díky fasádám s dokonale hladkou omítkou zdály jako odlité z formy, třebaže byly s ohromující důkladností postaveny ručně. Byly něco jako billboard, strohá monochromatická reklama na svět, který Bauhaus stvoří, pokud dostane příležitost. A tu samozřejmě dostal. Produkty každé pokročilé ekonomiky na zeměkouli vypadaly příští půl století tak, jak vypadaly, právě a jedině kvůli Bauhausu. Navzdory své závislosti na dietě složené z trhem požadovaného omezování životnosti a dekadentní smyslnosti Elvise Presleyho okořeněné tendencí stylizovat vše podle lahve Coca-Coly nedokázala vlivu Bauhausu uniknout ani Amerika. Bauhaus a jeho chladná neutralita se nesmazatelně podepsaly na látkách, typografii, nábytku, architektuře i keramice. Jednalo se o hnutí, které na své straně očividně mělo dějinnou nevyhnutelnost.

Krátce po otevření učiliště v Desavě byla pořízena fotografie, na níž je zachycen učitelský sbor shromážděný na střeše budovy. Ředitel Gropius stojí uprostřed. Na hlavě má klobouk diplomat a jako většina ostatních si uvázal motýlka, který je však vzdorovitě moderní, strižžený do tvaru minimalistického obdélníku. Jeho dlouhé sako je dostatečně konzervativní na to, aby se v něm mohl vydávat za podnikatele, ale jeho postoj, mnohem extrovertnější než postoj Lászla Moholy-Nagye, je dokladem čehosi, co je z kulturního hlediska lehce

ambicióznější. Nagy, umělec v brýlích bez obrouček a proletářské plátěné čapce, stojí dva kroky od Gropia a zčásti zakrývá Herberta Bayera v pumpkách, což by u radikálního typografa jeho ražení zajisté nikdo neočekával. Napravo od Gropia stojí Vasilij Kandinskij a Paul Klee (s doutníkem v ústech) a vypadají ještě konzervativněji. Přítomni jsou i členové učitelského sboru Josef Albers, Lyonel Feininger a Oskar Schlemmer. Kdyby mezi ně někdo hodil bombu, vizuální kultura dvacátého století by se vyvíjela dočista jinak. Společně ovlivnili vše — od fotografie přes divadlo a malířství až po architekturu.

Na základě tohoto snímku je těžké představit si Bauhaus jako živoucí uměleckou školu, ale soudě podle osobností, které se do tohoto podniku zapojily, vypadal život na kampusu pravděpodobně jako ve filmu *Kdo se bojí Virginie Woolfové?*. Bauhaus byl semenišťem hašteřivých exhibicionistů, sukničkářů a egoistů soupeřících o postavení, místem, kde Johannes Itten, který na učilišti zavedl nechvalně proslulý přípravný kurz, vystřídal mnoho ze svých excentrických účesů. Při jedné příležitosti si dokonce nechal do vlasů na temeni vystříhat hvězdu. Stejně výstřední byly i jeho šaty a přísně makrobiotická strava. Itten byl členem okultní sekty inspirované zoroastrismem. K nelibosti těch, kdo byli ortodoxnějšího vyznání, se nerozpakoval lákat do sekty i studenty. Ale i jiní učitelé své žáky sváděli a intrikovali jeden proti druhému. Studenti se opíjeli, stávkovali a stěžovali si. Obyvatelé města — jak už to u obyvatel měst obvykle chodí — byli zděšeni.

O tom, jak by měla práce designérů v průmyslovém věku probíhat, měl Gropius jasnou představu, navzdory tomu ale v učitelském sboru vítal širokou škálu názorů. Talent pro něj byl daleko důležitější než příslušnost k proklamovanému názorovému proudu a neváhal nadání svých ideologických oponentů využívat. Svým nástupcem jmenoval marxistu, švýcarského architekta Hannese Meyera, a když nastal čas, aby byl Meyer obětován politické realitě stále polarizovanějšího Německa, nominoval na ředitele Miese van der Rohe, a to i navzdory skutečnosti, že byl jeho celoživotním rivalem. Mies van der Rohe se vůči Gropiovi nepřestal vymezovat ani po emigraci do Ameriky, především vůči jeho údajně aristokratické povýšenosti. Zatímco on, syn kameníka specializujícího se na tesání náhrobků, byl z Berlína vyhnán do provinčního Chicaga, kde na Illinoiském technologickém institutu vedl Fakultu architektury, Gropius, potomek několika architektů a podvedený manžel vdovy po Gustavu Mahlerovi, se producíroval po chodbách Harvardu.

Působení Gropiova nástupce mělo slibný začátek. Městská rada Meyera požádala, aby pro Desavu navrhl sociální bydlení. Zajistil, aby škola získávala z komerční tvorby svých dílen autorské poplatky – nejúspěšnější bestseller se vyklubal z tapetového vzoru, který použil dokonce i Albert Speer při renovaci berlínského sídla národních socialistů, čímž Hitlerovým aktivistům poskytl v předvečer jejich vzestupu k moci vskutku elegantní pozadí. V Meyerových rukou se bauhauská verze moderny stávala čím dál strážlivější a materialističtější.

Gropiovi se povedlo kulturní kořeny učiliště zachovat, Meyer však funkcionalismus dovedl k jeho logickému závěru.

V roce 1929 napsal:

U každého tvůrčího návrhu přitakávajícího k životu rozpoznáváme při správném provedení organizovanou formu existence. Každý tvůrčí design přitakávající k životu je odrazem současné společnosti — stavba a návrh jsou pro nás jedno a totéž. Desavský Bauhaus není umělecký, nýbrž společenský fenomén. Naše činnost coby tvůrčích návrhářů je formována společností a také rozsah našich úkolů je určován společností. Copak současná německá společnost nevolá po lidových školách, lidových parcích a lidových domech? Po statisících lidových bytů? Milionech kusů lidového nábytku? Jakou hodnotu má ve srovnání s těmito příklady a po kubistických krychlích bauhauské objektivitě blábolení znalců?

Usilujeme o to, co možná nejdůkladněji prozkoumat životy lidí, co nejhlouběji nahlédnout do jejich duší a získat o naší obci co možná nejobsáhlejší vědomosti. Jako tvůrčí návrháři jsme služebníky této obce. Naše práce je službou lidem. Veškerý život je naléhavou touhou po harmonii. Růst znamená snažit se o harmonický požitek z kyslíku ve spojení s uhlíkem, cukrem, škrobem a bílkovinami. Práce znamená hledat

harmonickou formu existence. Nepokoušíme se o bauhauský styl či bauhauskou módu, o žádné elegantní ploché ozdoby, které by byly horizontálně a vertikálně rozděleny a vyšňořeny ve stylu neoplasticismu. Neusilujeme o geometrické a stereometrické stavby, které jsou cizí životu a neslučitelné s funkčností. Nežijeme v Timbuku-tu — našemu tvůrčímu návrhu nediktují rituál a hierarchie. Opovrhujeme každou formou, jež se vytrvalým substituováním mění ve formuli.

Tento přístup měl bezpochyby své kouzlo, byl však příliš odtržený od výrobní reality, a to už v době, kdy jej Meyer zformuloval a kdy bylo možné rozebrat na mechanické pohyblivé součástky například cyklostyl nebo jízdní kolo a použít je jako základ formální kompozice. Meyerův nástupce Mies van der Rohe zaujímal k věci brutálně zamítavý postoj. „Uhlík, cukr a škrob? Jen si to zkuste smíchat. Pěkně to smrdí.“

Uvědomíme-li si, že se Desava coby malé město pokoušela zviditelnit, dává financování sídla Bauhausu, městské zakázky i finanční podpora, jichž se škole dostávalo, dokonalý smysl, a to i navzdory skutečnosti, že kvůli tomu přicházely o peníze jiné kulturní projekty, které ležely na srdci místním vlivným osobnostem. Desava věřila, že získáním ostře sledované vzdělávací instituce oživí své továrny a přiláká do města návštěvníky. Když se ale politické ovzduší v Německu zvrhlo v totalitarismus, Meyerovy názory vyvolaly krizi. Skupina komunistických studentů ve škole zorganizovala stranickou buňku. Meyer je odmítl vyloučit, čímž ohrozil

přežití Bauhausu. Město se poradilo s Gropiem, který doporučil, aby se vedení školy ujal Mies van der Rohe. Výměna ředitele však nestačila a učiliště v Desavě o moc déle nevydrželo. Neuspěl pokus národních socialistů Bauhaus okamžitě vystěhovat a jeho sídlo zdemolovat, starosta Desavy se však snažil zabránit tomu, aby se jméno školy dále psalo s malým počátečním písmenem. V tehdejší Německu se takto zjevné podvracení formálnosti chápalo jako známka cíleného odporu. Provinční okolí na jednu stranu umožnilo Bauhausu vzkvétat, na druhou stranu však bylo přesně tím, co jej sprovodilo ze světa, když nad oportunistem zvítězila bigotnost.

V roce 1932 se místní noviny *Anhalter Tageszeitung* domáhaly, aby město „orientální skleněný palác Bauhausu strhlo“. Nacistický plátek *Völkischer Beobachter* reagoval s ještě brutálnější vyšinutostí: „Bauhaus byl katedrálou marxismu, nicméně katedrálou, která se setsakramentsky podobala synagoze.“

Učiliště začalo být vnímáno jako zosobnění progresivních politických zásad. Rovné střechy a nábytek z ocelových trubek se staly symbolem radikálního politického přesvědčení, kdežto antické sloupy byly úzce spojovány s fašismem. Šlo o obyčejnou pověru a mimořádně zjednodušený náhled na věc. Třebaže nelze zpochybňovat, že Gropius Německo opustil jako uprchlík, mnozí jeho asistenti zůstali a zanedlouho se připojili k práci na nacistickém plánu výstavby: ačkoli Hitler zbožňoval antickou architekturu, třeba taková letecká základna Luftwaffe vypadá jako typický produkt Bauhausu. Ernst Sagebiel, který postavil budovu Göringova ministerstva letectví, býval dříve vedoucím asisten-

tem význačného modernisty Ericha Mendelsohna. Mies van der Rohe komunistické studenty vyloučil a pro zbylé žáky našel před Desavou a jejími politiky útočiště v Berlíně. Ani v hlavním městě Německa však nebylo možné udržet Bauhaus nad vodou. Jednoho rána dorazil do nového sídla a zjistil, že před vchodem stojí ozbrojené strážce a gestapo odmítá pustit učitele i studenty dovnitř.

Bauhaus nevydržel dost dlouho na to, aby se stal konvenčním. Zrovna tak nikdy nečelil nutnosti přezkoumat své základní principy, když se dostaly do rozporu s historickým vývojem. Útlak v nacistickém Německu významně přispěl k tomu, že se vliv Bauhausu rozšířil do celého světa. Když Hitler v roce 1933 upevnil svou moc, ti, kdo se jeho názorům odmítli podvolit, si uvědomili, že nemají na výběr a buď musí zmlknout, anebo odejít ze země. Definitivní uzavření Bauhausu vyvolalo tvůrčí diasporu a poselství školy, její pracovní metody a radikální přístup se rozšířily do všech koutů světa: do Anglie, Turecka, Spojených států, Latinské Ameriky, Japonska a Izraele. Bauhaus v Americe bezpochyby našel účastné publikum, přinejmenším určitá interpretace jeho činnosti je našla. Philip Johnson, který měl pro Miese van der Rohe mírně řečeno slabost, poslal jednou matce pohlednici se snímkem Gropiova školního sídla v Desavě a napsal jí, že tohle prostě musí vidět. Na druhou stranu lístku poznamenal, že pod Meyerovým vedením už se v Bauhausu mnoho zajímavého nepříhodilo.

Mies van der Rohe, který měl s nacisty mnohem komplikovanější vztah než oba jeho předchůdci, zůstal v Německu až do roku 1938, kdy konečně emigroval do Chicaga. László Moholy-Nagy zde založil v roce 1937

Nový Bauhaus, ten však neměl dlouhého trvání. Nejpří-
mějším poválečným následovníkem Bauhausu byla ško-
la designu Hochschule für Gestaltung v Ulmu, kterou
založili Max Bill, grafický designér Otl Aicher a Inge
Aicher-Schollová. Založení ústavu bylo zamýšleno jako
pocta Sophii a Hansi Schollovým, umučeným sourozen-
cům Aicher-Schollové, kteří byli členy protinacistické
skupiny Bílá růže.

Dědictví Bauhausu formovalo výuku designu
ještě dlouho poté, co Mies van der Rohe učiliště roz-
pustil, ačkoli časem bylo vnímáno spíše jako model, pro-
ti němuž je třeba se bouřit, nikoli jej následovat. Pro
průkopníky Bauhausu byly design, umění a architektu-
ra součástí jednotného přístupu ke kultuře, což je pa-
trné z toho, že před výběrem specializace musel každý
student nejprve absolvovat roční přípravku. Navzdory
tomu se od sebe umění a design pořád víc vzdalovaly.
Za Meyerova působení si umělci připadali v ohrožení.
Bauhaus silně zastával myšlenku společenské soudrž-
nosti, obzvláště pod Gropiovým a Meyerovým vedením.
Když se ale bývalí kolegové dostali do Ameriky, začalo
mezi nimi docházet ke konfliktům. Anni Albersová šířila
klepy o Miesovi van der Rohe, který byl podle ní ochot-
ný kolaborovat s nacisty. Škola v Ulmu byla rozpuštěna
po vášnivých sporech mezi Aicherovými, kteří za součást
jejího zaměření pokládali i umění, a vznětlivým Maxem
Billem, který to odmítal jako pokus oslabit její racionál-
ní principy subjektivním prvkem. V Americe přednášel
Gropius architekturu na Harvardu, kde inspiroval celou
generaci modernistů a zároveň dopálil mladého Char-
lese Jenckse natolik, že tento začal formulovat myšlen-

ky, které jej jednoho dne přiměly prohlásit modernu za mrtvou.

Tou nejpozoruhodnější z mnoha pozoruhodných věcí na Bauhausu desavského období byla pravděpodobně jeho schopnost v takto maloměstském prostředí prosperovat. Dokonce i zdánlivě venkovská cranbrookská akademie, s Elielem Saarinem na pozici prezidenta a Charlesem Eamesem v učitelském sboru, ve skutečnosti sídlila na okraji Detroitu. Desava je obyčejné německé městečko, kde žije jen něco málo přes osmdesát tisíc obyvatel. Nedá se o ní říct, že by byla v německém kontextu, natož v mezinárodním měřítku tvůrčím centrem. A přesto si ve dvacátých a třicátých letech dvacátého století mohla dělat přesvědčivý nárok na to, být považována nikoli za okrajovou výspu světa designu, nýbrž za jeho epicentrum. Minulost Desavy nezavdávala moc důvodů k domněnce, že by se něco takového mohlo kdy přihodit. Hugo Junkers zde však založil svou slavnou továrnu na letadla a byla tu odpálena vůbec první raketa poháněná kapalinou. V Desavě se narodil Kurt Weil, ale ve srovnání s Výmarem, odkud vzešli Schiller a Goethe a který si dodnes podržel jistou intelektuální auru, byly tvůrčí úspěchy tohoto města odjakživa skromnější. Oproti Frankfurtu a Stuttgartu představovaly v Desavě jediný doklad o tom, že architekturou vane nový vítr, školní budovy Bauhausu.

Největším bohatstvím Desavy je dnes renovované sídlo Bauhausu, jež po rozpuštění učiliště fungovalo nejprve jako škola pro nacistické důstojníky, pak jako továrna na výrobu letadel, a nakonec se následkem komunistické apatie a soustavného zanedbávání

proměnilo v ruiny. Stavba, kterou UNESCO v roce 1996 zařadilo na Seznam světového dědictví a v níž nyní opět působí škola designu, je nejlepší nadějí do budoucna, kterou Desava má. Metropolitní kultura, na níž tvůrčí centra závisejí, funguje nejlépe, když se obyvatelstvo počítá na miliony. Měst, v nichž se shromažďují ambiciózní a nadaní mladí lidé, je stále méně, zato však musí být stále větší a větší, aby byla konkurenceschopná. I taková metropole jako Berlín musela vynaložit značnou námahu, aby se znovu prosadila jako místo, které si může nárokovat postavení mezinárodního kulturního vůdce.

Nejtěžší otázkou, která se s Bauhausem pojí, je nejspíš to, proč žádná pozdější škola umění nikdy neměla stejný vliv. Nejedné škole se povedlo vychovat výraznou generaci studentů. Na londýnskou Goldsmiths lze nahlížet jako na učiliště, jež v osmdesátých letech odstartovalo velice zvláštní proud britského umění, podobně jako Královská akademie výtvarných umění v Antverpách zplodila pokolení belgických módních návrhářů vedených Martinem Margielou a Driesem van Noten. Akademie designu v Eindhovenu nově vymezila povahu nizozemského designu. Královská akademie umění v Londýně dosáhla v mnoha oborech nemalých úspěchů a mezi její studenty se řadili mimo jiné Mary Quantová, David Hockney, James Dyson a Jasper Morrison. Především její katedry designu a navrhování dopravních prostředků lákají rok co rok talentované studenty z celého světa, žádným uceleným stylem či tvůrčím manifestem ale RCA nedisponuje. To prospívá studentům, profesorům však už nikoli.

Bauhaus měl něco, co všem ostatním uměleckým školám před ním i po něm scházelo: tři úspěšné ředitele z řad předních designérů, budovu s nezaměnitelnou image zosobňující filozofii zakladatele a neotřesitelné místo v srdci moderny, dominantního kulturního hnutí ve dvacátém století. Silné vůdce, kteří uspěli v praxi, měly i jiné školy, v současnosti je jich však o poznání méně než v minulosti. Na hnutích v oblasti designu se podílí málo učilišť, například milánská Domus Academy, která se v osmdesátých letech úzce ztotožňovala s postmodernismem. Školy sídlící v architektonicky významných budovách existují i dnes, od mistrovského architektonického díla Charlese Rennieho Mackintoshe, kde působí Glasgow School of Art, po Art Centre College of Design v Pasadeně. Bauhausu však hrály do karet všechny tři nezbytné složky: významné sídlo, studentstvo z celého světa a oslavovaný učitelský sbor, k němuž se užaslá Amerika po hromadné imigraci z opačného konce Atlantského oceánu chovala — jak to nezapomenutelně popsal Tom Wolfe — jako ke „stříbrným princům“.

IB

jako
BLUEPRINT

Uprostřed štosu starých časopisů, které jsou nakupe-ny na podlaze mé studovny, je uvězněná žlutnoucí vý-tisk měsíčníku *Blueprint*. Roku 1983 jej začal v Londý-ně vydávat Peter Murray spolu se skupinou novinářů, fotografů, spisovatelů a designérů, mezi nimiž jsem se nacházel i já. Mysleli jsme si, že svět designu a architek-tury obrátíme vzhůru nohama. Jak už to chodí, tahle naše snaha na sebe vzala podobu neustálého očerňování předchozí generace designérů a architektů, včetně dřívějšího pokolení kritiků. Prosazovali jsme novou skupi-nu jmen složenou z našich současníků, jimž jsme chtěli pomoci ve vytlačování jejich předchůdců.

A když námi protežovaní umělci zdánlivě bez námahy vystoupali na vrchol profesního žebříčku, pochopitelně jsme vystoupali s nimi. Nyní více méně rezignovaně čekáme, až se do nás pustí příští generace, jedno elektronické haiku o sto čtyřiceti znacích po dru-hém. Anebo uvažujeme o tom, že pokud to bude nut-né a my budeme dostatečně rychlí, za několik let svým objevům vrazíme nůž do zad, poohlédneme se po nové várce designérů a architektů, za něž bychom se postavili, a stejný trik zopakujeme znovu.

Módní cykly jsou přirozený prostředek, jak vy-tlačit jedno pokolení a nahradit je jiným, ne vždy ale představují spolehlivý zdroj kritických soudů. Když jsem se v osmdesátých letech pustil do psaní novino-vých článků o architektuře, bylo evidentní, že tehdej-šímu zdvořile provinčnímu světu britské architektury dochází energie. Ctižádostivý Norman Foster, jemuž bylo tenkrát jednapadesát let, zrovna představil naleště-nou hliníkovou tvář budoucnosti: Centrum pro vizuální

umění v Sainsbury, které je součástí University of East Anglia, na první pohled spíš hangár než muzeum. Jinak se ale moc zajímavých budov nestavělo, a to znamenalo, že bylo zcela v pořádku udělat si ze všech ostatních terč kritiky. *Blueprint* si vytyčil za cíl být dostupný obrazoborecký časopis, který do architektury, designu, grafiky, módy a vizuálního umění vpustí dobovou popkulturu.

Nedá se popřít, že porážení tolika posvátných krav pro nás bylo zdrojem nebývalého vzrušení. Jedním z objektů naší kritiky byl i nebohý Sir Hugh Casson, architekt s pověřením od královské rodiny. Nová generace kritiků dnes nemá v hledáčku jenom Normana Fostera, ale i Zahu Hadidovou, která se údajně drží příliš při zdi, kterýžto závěr byl vznesen pouhých šest let poté, co se její projekt Opery v Cardiffské zátocě prohlašoval za ne-realizovatelný. David Chipperfield a Will Alsop rovněž dostávají co proto. Pro ty, kteří se je snaží vytěsnit, jsou představiteli vrchnosti, a tedy přijatelným terčem.

Patří k přirozenému řádu věcí, že se nová generace obrací proti té předchozí. Kritici zažívají podobný proces. Příležitost změnit obecně zažitě názory se kritikům architektury nenaskýtá často. Občas, opravdu jen občas ale někteří z nich dostanou šanci prohlásit, že něco, co jsme si zvykli vnímat jako nenapravitelnou příšernost, je ve skutečnosti přehlédnuté mistrovské dílo a tím, že nám to řeknou, v nás vzbudí důvěru v jejich úsudek. V padesátých letech si John Betjeman připsal zásluhu za to, že nás donutil otevřít oči a spatřit kvality viktoriánské architektury, třebaže půdu pro toto prohlédnutí přichystal spíš John Summerson. Svou roli v této proměně sehrál i Nikolaus Pevsner. Díky jejich

úsilí se z toho, co bylo původně chápáno jako přinejlepším zábavná, přitrapnělá kapitola v dějinách britské architektury, stalo neocenitelné historické dědictví.

Ian Nairn, nekonformní kritik a bývalý pilot RAF, nás přiměl podívat se na to, co jsme pokládali za všední, a uvidět to takové, jaké to doopravdy bylo. Zabýval se předměstím Essexu, regionálními továrnami, obchvatovými komunikacemi a průmyslovými komplexy. Uměl se vyjadřovat tím vzácným způsobem, který člověku utkví v paměti. „Zatracený a zasmušile velkolepý“, takto kdysi popsal Hawksmoorův velký Christ Church ve Spitalfields. Na jeho slova si vzpomenu, kdykoli kostel zahlédnu.

Nová pokolení čerpají z těch dřívějších. Předchůdci nás inspirují, zároveň je však ohrožujeme, stejně jako nás samotné ohrožují naši nástupci. První úkol, jímž jsem byl coby novinář píšící pro *Sunday Times* pověřen, bylo napsat nekrolog o Ianu Nairnovi. O tři desetiletí později jsem recenzoval knihu Owena Hatherleyho *A Guide to the New Ruins of Great Britain* (Průvodce novými troskami Velké Británie). Četl jsem slova někoho, kdo náležel k mladší generaci než já, také se na Nairna ohlížel a po jeho vzoru se čtenáře pokoušel přimět, aby se podívali na prvky našeho světa, které považují za všední, a uvědomili si, že jsou všechno jen ne všední. Jistě, recenzovat práci napsanou příslušníkem generace, která tu vaši zatlačuje do pozadí, není zrovna objektivní.

Hatherleyho historická kniha se čte jako *Rosencrantz a Guildenstern jsou mrtvi*, divadelní hra Toma Stopparda, která se zaměřuje na dění v Shakespearově *Hamletovi*, jak je vnímají dvě z jeho vedlejších postav.

Hatherley ve svém líčení britské architektury posledních třiceti let přiděluje Normanu Fosterovi, Jamesi Stirlingovi, Alison a Peterovi Smithsonovým a Denysi Lasdunovi úlohu obyčejných komparzistů. Děj se z větší části soustředí na postavy typu Owena Ludera, Rodneyho Gordona a Roberta Listera, tedy na osobnosti zodpovědné za budování maloměstských megastaveb s obchodními centry, parkovišť z pemrlovaného betonu či kanceláří odborových organizací.

Blueprint si svůj bulvární formát, který s nesmírnou působivostí navrhl Simon Esterson, vypůjčil od *Skyline*, Vignelliho newyorského časopisu o umění, který vytvořil znepokojivý precedent tím, že šel ke dnu dřív, než vyšlo jeho první číslo. Svou rozsáhlou tematiku, jež prizmatem architektury nahlížela na vše od módy po design automobilů, převzal od milánského časopisu *Domus*, jehož zakladatelem byl Giò Ponti. Hlavním cílem *Blueprintu* bylo stát se vším, čím kdysi klíčová *Architectural Review* být přestala. Když redakci *Review* ještě tvořili John Betjeman, Nicolaus Pevsner a Reyner Banham, udávaly ctižádostivost jejich nápadů a přístup ke grafické úpravě tempo dění. Jenže v době vzniku *Blueprintu* pozbyla *Architectural Review* na významu a rozpačitě se vytratila ze scény. Všechno, co bylo vzdálenější než Finsko, připadalo časopisu znepokojivě cizí.

Blueprint představoval šanci klást otázky a objevovat místa, která se jevila zajímavě. Začali jsme prozkoumávat nová exotická centra designu, jejichž vliv pomalu stoupal. Když se rozběhla výroba prvních telefaxů, jejichž zvláštní elektronické kvílení přinášelo v časných ranních hodinách zprávy o záhadných zakázkách ze

všech koutů planety, ocitlo se v ohnisku našeho zájmu Tokio.

Výtisk *Blueprintu*, který se mi povaluje na podlaze pracovny, je přes čtvrt století starý a jeho obálku zdobí portrét Davida Chipperfielda, jak s andělským výrazem ve tváři postává před londýnským obchodem, který krátce předtím postavil pro Isseye Miyakeho. Za Davidem stojí Ken Armstrong, jeho tehdejší obchodní partner, kdysi slibný mladý architekt, který však poněkud ustoupil do pozadí. Chipperfield, jenž má kancelář nejenom v Londýně, ale i v Berlíně, Miláně a Šanghaji, je dosud činný a má za sebou práci na stavbách v Číně, Koreji, Americe, Japonsku, Itálii, Španělsku a Německu. Byl pasován na rytíře, obdržel ocenění Královská zlatá medaile za architekturu a přišel o menší množství vlasů.

Součástí našeho úsilí zpřístupnit design a architekturu i lidem za zdmi profesního ghetta bylo umístit na obálku *Blueprintu* snímky našich designérských hrdinů a hrdinek (těch bohužel nebylo moc). Hlavním účelem bylo propůjčit abstraktnosti architektury tvář a předložit čtenářům umělecký časopis, který by na ně pomrkal už z novinových stánků.

O zákaznicky však byla nouze a nakonec to dopadlo tak, že jsme jako většina ostatních rozdmýchávali ten ohromující kult osobností, který hrozil architekturu a design dočista pohltnout. Brzy se nás zmocnil dojem, že ten projekt je snad prokletý. Partneři, kteří se na obálce *Blueprintu* objevili, si osvojili nepříjemný zvyk se krátce nato rozcházet, obdobně jako svatby celebrit zobrazované na obálkách bulvárního časopisu *Hello!* nezřídka končí rozvodem. Například Armstrong se vytratil do Pa-

říže krátce poté, co vyšlo číslo s jeho snímkem na titulní straně. Sám bez Chipperfielda postavil v Paříži Maison de la Culture du Japon, které téměř překonalo Institut du monde arabe, Nouvelovu průmyslovou stavbu na břehu Seiny. Že je něco špatně, mi bylo jasné, hned jak mi Armstrong po pořízení té fotografie zavolal a postěžoval si, že jsme jeho partnerství s Chipperfieldem zkreslili. On stál, kdežto David byl před ním a seděl.

Uplynul nějaký čas, než se Chipperfieldovi povedlo přijít s projektem, který by se Armstrongově první sólové zakázce co do viditelnosti vyrovnal. Seznámení s Miyakem mu umožnilo odjet do Japonska, kde se stal jedním z prvních západních architektů, kteří v éře japonské hospodářské bubliny stavěli v Tokiu.

Londýn roku 1985, tak jak jej zobrazoval *Blueprint*, se neuvěřitelně lišil od Londýna starosty Borise Johnsona, zrovna jako se současná verze časopisu liší od té, která se naklepávala na psacích strojích a jejíž fotografie a sloupky se před tiskem nalepovaly kvůli rozvržení stránky na desku. U několika prvních vydání se pro tisk titulků dokonce používala neuvěřitelně zastaralá technologie: Letraset založený na metodě suchého otisku.

Chipperfield měl kancelář v té samé polorozpadlé budově jako *Blueprint*. Na rozdíl od architektonických firem, které se zakládají dnes a které si nemohou dovolit sídlo v Hoxtonu a končí tudíž ve vyhnanství na okraji města, jsme si pronajímali prostory ve West Endu na Cramer Street, nedaleko Marylebone High Street. Chipperfield měl nevyužitý prostor, a proto suterén přetvořil v architektonickou galerii 9H, pojmenovanou po tom

nejtvrdějším typu tužky. Zbyl dostatek místa i pro přidružený časopis stejného jména. Ve srovnání s *Blueprintem* bylo *9H* seriózní, odborné a intelektuálně angažované periodikum. Redakce časopisu *9H*, složená z Chipperfielda, Rickyho Burdetta, Yehudy Safrana a Wilfrieda Wanga, byla odhodlaná strhnout pozornost úzkoprsého anglosaského světa na nesentimentální étos nejruznějších Rakušanů a švýcarských firem, které se tenkrát považovaly za obskurní, například Herzog&de Meuron. Později se galerie *9H* změnil v Architecture Foundation, centrum usilující o to, aby se současná architektura brala v Británii vážně. Architecture Foundation prohlašovala Královský institut britských architektů za úděsně provinční, neschopný svést intelektuální souboj s Charlesem, princem waleským, jehož nedůtklivé tažení proti všemu, co se mu vzhledově nelíbilo, bylo zrovna v plném proudu.

Zatímco *Blueprint* se snažil transformovat časopisy, *9H* a později vzniknuvší nadace se pokoušely o to samé u architektonických institucí. Ricky Burdett, první ředitel Architecture Foundation, do výboru mazaně přizval Nicholase Serotu, Alana Yentoba, Doris Saatchiovou a Andrease Whittama Smitha, čímž zaručil, že poselství centra prosákne i za hranice profesního ghetta.

Pro tehdejší Londýn, který jeho sebestředná izolovanost vedla k neoprávněnému přesvědčení o své význačnosti coby střediska architektury, byla strohost *9H* poněkud krokem stranou. Taktiky časopisu skutečně měly jisté nezamýšlené následky. Například přestavbou zchátralé elektrárny Bankside pověřilo muzeum Tate Modern firmu Herzog&de Meuron, nikoli

Chipperfielda. Chipperfield na svůj soutěžní návrh vynaložil veškeré síly, a dokonce do něj na poslední chvíli zahrnul i plán na odstranění charakteristického komínu, k výhře to však nestačilo.

Z Cramer Street vzešli hned tři ředitelé Benátského bienále. Já jsem se té pozice ujal v roce 2002, po mně roku 2008 následoval Ricky Burdett a o čtyři roky později přišel na řadu David Chipperfield.

Pozorně se podívejte na obálku *Blueprintu* s Miyakeho obchodem, Chipperfieldovým prvním významnějším projektem, a uvidíte bílý žilnatý mramor, široká podlahová prkna a komplikovanou barevnou škálu vedlejších materiálů. Na dnešního Chipperfielda je to možná trochu honosná, přesto sofistikovaná ukázka placemakingu, který se svým záměrem a vytouženými cíli moc neliší od toho, čemu se Chipperfield věnuje v současnosti. Už tenkrát se nezdráhal dávat najevo, nalikolik je podle něj důležité projekt nepřepřelácet — občas to jediné, co obchod potřebuje k úspěchu, je překrásná podlaha.

Na samém počátku kariéry se Chipperfield nejdnou ošklivě střetl s vyhlášeným, militantně ignorantským způsobem jednání, který je pro Británii typický. Když pro fotografa Nicka Knighta navrhl na nenápadném předměstí v západním Londýně střízlivě vyhlížející dům, Knightovi sousedé se mínili přerazit, aby milovaná banálnost jejich ulice a šterkových omítek nebyla nijak narušena. Stejně si Chipperfield užil, když nastal čas zřídit si v přestavěných stájích v Camdenu kancelář. Deník *Evening Standard* jeho odpůrce vášnivě hecoval a označoval návrh za „agresivně modernistický a přemrštěný“.

Chipperfield si uvědomil, že pokud má mít sebemenší šanci pracovat a přežít, bude se muset poohlédnout za hranicemi Velké Británie, v kontinentální Evropě. Tam se mohl zařadit mezi architekty, kteří do svého díla vnášejí serióznost a určité intelektuální ambice a neomezují se na pouhé stylové manýry. Chipperfield, který je v mnoha ohledech typický Angličan, se ze všech britských architektů stal tím nejevropštějším.

Ocitnout se v takovémto postavení není jednoduché, obzvlášť pro architekta, který je přesvědčen o nezbytnosti budovat silný vztah mezi svým dílem a místem jeho realizace, pamětí a vlastnostmi materiálu. Ale když se člověk přidá k mezinárodnímu létajícímu cirkusu, jak asi má odolat tendenci uchylovat se k okázalým gestům a provizorním řešením?

Chipperfield je ve svém díle v tom nejlepším smyslu slova konzervativní. Usiluje o architekturu, která odolává kultuře spektaklu. Vzpomínám si, jak jsem ho v soutěži o nejlepší návrh glasgowského sídla BBC viděl prezentovat jeho projekt. Greg Dyke, člen poroty a tehdejší generální ředitel BBC, byl z předloženého modelu tak nadšený, že poklekl na všechny čtyři, aby si ho prohlédl zblízka. Budova měla být umístěna ve zchátralých docích na okraji města a obklopena strašlivou prázdnotou neosobních obchodních parkovišť a obytných věžáků. Když Chipperfield svou práci obhajoval, řekl, že se pokoušel vzít prostředí, které dle jeho slov vypadalo, jako by s prvním závanem větru mělo odlétnout, a vdechnout mu určitý dojem trvalosti a prostoru. Mezi ostatními soutěžícími se nacházeli mimo jiné Richard Rogers, který zrovna neměl dobrý den, Wilkinson Eyre,

který pro tu příležitost nenalezl vhodná slova, a nizozemská firma Mecanoo, která se vytyčila s architektonickým ekvivalentem havajské košile: návrhem, jenž v den soutěže působil přijatelně, ale o deset let později by každodenní fungování BBC pořádně komplikoval.

Vzhledem k brutální prostoduchosti pořizovacího procesu a omezenému rozpočtu, kvůli němuž musela BBC projekt externě zajistit přes finanční instituci Bovis Lend Lease, neměl Chipperfield na výběr z kdovíjak velkého množství použitelných řešení. Navzdory tomu však přišel s projektem, který interiéry sídla využíval do posledního místečka. Vzal fixní prvky studia a coby obří schody je přesunul do přízemí budovy, jako by se řídil podle Loosova Raumplanu – Adolf Loos mimochodem patřil mezi hrdiny, které skupina kolem galerie 9H vychvalovala nejzapáleněji. Na odpočívadla umístil Chipperfield společenské prostory, čímž vznikl kaskádový sled stupňů, který celým interiérem stoupá až ke stropu. Tím vytvořil prostor doslova z ničeho a navzdory závažným sporům s výkonnými architekty úspěšně vystavěl pohlednou budovu.

Jeho nejkompexnějším a nejobtížněji zařaditelným dílem je berlínské Neues Museum. Dvanáct let trvající restaurace představuje Chipperfieldův doposud nejimpozantnější úspěch a rovněž budovu, u níž podstupoval pravděpodobně největší koncepční rizika. Jeho řešení jsou tradiční v tom smyslu, že odkazují na renovační strategie, které zastával William Morris, když v devatenáctém století založil Společnost na ochranu starobylých budov, jejich strohost je však plně současná.

Neues Museum je svým přístupem k historii zahrnujícím precizní zachování každé štěpinky, která na budově poznamenané válkou a desetiletími poválečného zanedbávání přežila, novou odchylkou. Je to muzeum, jehož vnější plášť se sám o sobě stal obsahem.

Přes půl století to byla naprostá troska, zničená v závěrečné fázi druhé světové války. V dřívější historii muzea se věrně odráží zrod jeho moderní verze. Když bylo v roce 1855 otevřeno, mnoho archeologických artefaktů se v Prusku nenacházelo. Muzeum fungovalo spíše jako interpretační centrum plné evokací a simulací, nikoli autentických předmětů. Místnosti byly vymalované tak, aby připomínaly egyptské chrámy, athénskou Akropoli a římský Pantheon. Když však týmy německých archeologů začaly domů přivážet skutečné zboží, začaly interiéry působit trapně a rychle zmizely pod všepohlující příkrývkou bauhauské zdrženlivosti, která lupu získanému při vykopávkách po celém Blízkém východě poskytla vhodné zázemí.

Kvůli válečnému bombardování obě vrstvy náteru na nejrůznějších místech nerovně opadaly, což zanechalo nový dojem reálnosti. Cihly, skrytá konstrukce z litiny, která nikdy neměla být spatřena, úlomky staré omítky, pásy olupujících se mozaik, pozůstatky snížených stropů, jimiž se originální vrstvy skrývaly, to vše k historii budovy nesmazatelně patřilo. Chipperfield strávil přes deset let tím, že roztříštěné ostatky mrtvého muzea skládal dohromady a znovu jim vdechoval hřejivý život, a to nikoli konvenčním restaurováním, nýbrž nalézáním nových hodnot ve vrstvených stopách minulosti.

Tento přístup je jen jedním prvkem jeho práce. Stavba na valencijském nábřeží, kterou vybudoval u příležitosti španělského Poháru Ameriky, poukazuje na jeho zájem o vztah mezi architekturou a urbanismem a o sociální aspekty architektury. Tím, že projekt spojil s městem a částečně jej zpřístupnil veřejnosti, nenápadně zhatil původní úmysl pojmout stavbu jako pozorovatelnou určenou elitní skupině sponzorů, kteří by ji používali během jachtařské sezony.

Svým specifickým způsobem byla originální i výstavba skupiny budov, která započala pracemi na německém Muzeu moderní literatury v Marbachu. Jeho umístěním na vrchol srázu a do tradičního okolí porušil Chipperfield jedno z největších poválečných tabu německé architektury. Ignoroval stín autoritářství, který na antiku vrhli nacisté, a předložil veřejnosti něco, co lze chápat jako modernizovanou antickou stavbu s kolonádou, třebaže bez břevnoví a číslic na sloupech.

Na dobu, kdy architektonickou produkci zachvátila posedlost po co možná nejrozmanitějších tvarech, disponují všechny tyto návrhy jistou střízlivostí a vyznačují zájem o čistě tradiční architektonické problémy. Dopad slunečního světla na bílou zeď, dojem střídavé ohraničenosti a volnosti, který skýtá přesun sledem místností, to vše jsou pro Chipperfielda důležité věci. Velice dobře chápe, že nepostradatelnou částí architektonické činnosti je snaha nalézt v projektu význam, a ne jen bezstarostně sekát jeden dům za druhým. V jeho očích představuje celkový plán něco víc než pouhé rozložení kvádrů na mapě nebo rozmístění staveb ve velkém měřítku — je prostředkem, jak vyjádřit sdílenou představu

o tom, jak by mohla vypadat například taková univerzita nebo jak by se kulturní centrum mohlo zapojit do městského života. Vedle toho je samozřejmě i pragmatik. Každý, kdo si vydržuje velkou kancelář, jím být musí. Chipperfield neváhá dělat z opice dámu tím, že ji navleče do luxusních šatů: dodal kupříkladu důstojnost programu cenově dostupného hromadného bydlení na okraji Madridu. Svě víry v architekturu s obsahem se však nevzdal.

V roce 1980 jsem se poprvé podíval do Barcelony, abych si prohlédl Walden 7, architektonickou hipisáckou komunu, kterou Ricardo Bofill zřídil v nepoužívané továrně městečka Sant Just Desvern. Střecha je osázená cypřiši, u paty vysokých betonových sil jsou stoly, které navrhl Antoni Gaudí, a v domě přirozeně nechybí básníci. Bofill se v té době ještě nepustil do svého nesmiřitelného prefabrikovaného klasicismu vzbuzujícího zdání, že širokým masám nabízí sociální bydlení, které je stejně okázalé jako zámek ve Versailles, přestože se za jeho nabubřelými fasádami neskrývá nic než obvyklá věžáková králikárna. Jeho rané důmyslné barevné stavby přitahovaly hodně pozornosti. Nic nemohlo s Chipperfieldovým obřím strohým barcelonským justičním komplexem kontrastovat víc.

Většina Barcelony tenkrát vyhlížela, jako by žila z bohaté zásobárny vzpomínek na lepší časy. Gotické centrum se rozpadalo, v obchodní čtvrti se tísnil shluk rádooby mrakodrapů a na prašných kopcích daleko za hranicemi města se rozkládalo zchátralé předměstí.

Při přípravě speciálního vydání *Blueprintu* jsem se do Barcelony jednoho vláhého listopadového večera