

Pogovor z arhitektom Cirilom Oblakom

Avtorica: Andreja Rakovec

Datum: 21.03.2026

Arhitekt Ciril Oblak sodi med prepoznavna imena arhitekture druge polovice 20. stoletja na Slovenskem. Z vpeljavo novega materiala je v sedemdesetih letih poskrbel za inovativne oblikovne rešitve in bil za svoje delo nagrajen z najvidnejšo nagrado za kulturne ustvarjalce v Sloveniji, tj. z nagrado Prešernovega sklada, ki jo je prejel za letališko stavbo na Brniku in za tovarno Gorenjska oblačila (skupaj s Fedjo Klavoro). Kot eden redkih arhitektov se je posvečal urbanističnemu planiranju, zlasti v Tržiču, kjer njegov urbanistični načrt upoštevajo še danes. Brniško letališče predstavlja njegov življenjski projekt, saj je prvotno stavbo več let povečeval, se ukvarjal z vprašanjem izboljšave prometnih povezav letališča z okolico in prestolnico, nazadnje pa je sodeloval tudi pri povezavi stare letališke stavbe z novo. Pri delu je imel posluh za likovno umetnost in je v arhitekturo vključeval dela slovenskih likovnih umetnikov, prizadeval pa si je tudi za likovno opremo urbanega okolja. Po upokojitvi je ostal dejaven še naprej. Spremljal je prenove, ki so jih ob menjavi lastništva in novih potrebah doživljale stavbe, ki jih je projektiral, zanje prispeval načrte adaptacij in si prizadeval ohraniti izvirno podobo v čim večji meri, posvečal pa se je tudi arhitekturnim in urbanističnim načrtom. Intervju je nastal pred slovenskim kulturnim praznikom kot prvi celovitejši pregled Oblakove življenjske poti in njegovega dela.



Ciril Oblak (foto: Andreja Rakovec, © ZRC SAZU UIFS)

Ciril Oblak (roj. 1934) je leta 1961 diplomiral na Fakulteti za arhitekturo v Ljubljani pri Edu Mihevcu in se leto pozneje zaposlil v Projektivnem podjetju Kranj. Leta 1969 je ustanovil Arhitekturni biro SGP Tržič, ki je imel sedež v Kranju in

ki ga je vodil do leta 1975. V tem obdobju se je posvečal zlasti arhitekturnim in urbanističnim načrtom za Tržič (1964–1966), izdelal pa je tudi urbanistični načrt za celotno občino Tržič, imenovan Urbanistični program občine Tržič (1964–1966). V Tržiču je naredil načrte za stavbo Paviljona NOB (1967–1969), pošto (1970–1971), trgovino Mercator (1969), gostilno Apolo (1970), stanovanjske bloke na Bistrici pri Tržiču (1974) in osnovno šolo na Bistrici pri Tržiču (1972–1973, povečanje 2007), zasnoval je stanovanjsko sososko Ročevnica pri Tržiču, pripravil načrte za počitniška naselja v okolici Tržiča, urejal okoliška smučišča in trasiral gozdne ceste. Imel je posluš za spoštovanje kulturne dediščine, zato je v sodelovanju s Cenetom Avguštinom poskrbel za spomeniško zaščito starega jedra Tržiča. V ta čas sodijo tudi načrti za letališko stavbo na Brniku (1971–1973) in za tovarno Gorenjska oblačila (1972–1973). V letih od 1975 do 1990 je bil zaposlen v Slovenija projektu v Ljubljani in v tem času je mdr. izdelal načrte za rekreacijski center Učan pri Kranju, za prizidek k Ravnikarjevi stavbi OLO v Kranju, večnamensko dvorano z drsališčem na Gorenjskem sejmu in industrijske objekte Exoterm v Kranju, projektiral pa je mdr. še za Pošto Slovenije in za Aerodrom Ljubljana. V letih od 1990 do 1997 imel status samostojnega kulturnega delavca, leta 1999 pa je ustanovil lastni arhitekturni biro A B O d.o.o. V tem času so nastali načrti npr. za tovarno Exoterm v Kranju, povečanje osnovnih šol na Bistrici pri Tržiču in v Predosljah, načrti adaptacij več objektov. Ukvarjal se je tudi s problematiko prometnih povezav letališča Brnik z Ljubljano in okolico ter naredil načrte za več stavb in urbanističnih rešitev v Kranju.^[1] Leta 1975 je prejel nagrado Prešernovega sklada in častno nagrado na Bienalu industrijskega oblikovanja.

Ob pripravi na ta pogovor sem dobila občutek, da imate radi dvoje: prvo je okolje, v katerem živite, tj. rojstno mesto Kranj, za katero ste v času zaposlitve in tudi še po upokojitvi zasnovali več načrtov za urbanistične posege in posamezne stavbe; druga pa je likovna umetnost, kar se kaže na najrazličnejše načine, tako v vašem odnosu do kulturne dediščine kot do občudovanja sodobne umetnosti, ki ste ji v svojih stavbah odmerili viden prostor. Kako bi komentirali to?

Zelo enostavno: na Gimnaziji Kranj smo imeli likovni krožek pri Ljubu Ravnikarju, tudi Vinko Tušek, ki je bil dve leti mlajši od mene, ga je obiskoval. In smo slikali. Med študijem sem se preživljal tako, da sem ilustriral za časopise, npr. za *Gorenjski glas* in druge lokalne časopise, kot so *Celjski tednik*, *Kočevski list*. Takrat se je še vse ulivalo v svinec, ni bilo ofsetnega tiska, vse je bilo treba narisati, fotografirati in uliti v svinec. Risal sem podlistke, naslove, karikature. Ilustriral sem tudi tri slikanice s po 120 ilustracijami. Tako sem imel normalen dohodek, da sem lahko študiral. Risal sem do tretjega letnika študija, potem pa ni šlo več.

Kako je na vaše ustvarjanje gledala vaša družina? Ali še rišete?

Doma imam sliko matere, ki sem jo naslikal pri šestnajstih letih, pa je takšna, kot bi jo naslikal odrasel človek. Vseskozi sem risal. Poročil sem se šele pri 32 letih, tako da sem skoraj vse glavne stvari naredil že prej in družine nisem bremenil (smeh). Rišem pa ne več.

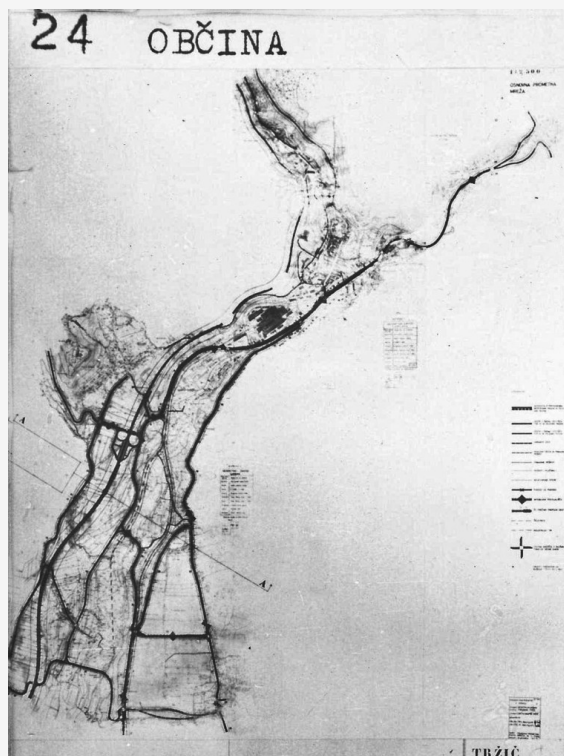
Po maturi na gimnaziji v Kranju ste leta 1955 vpisali študij arhitekture v Ljubljani in šest let pozneje diplomirali. Kakšen je bil študij arhitekture tedaj?

Ko sem bil na gimnaziji, arhitekture pravzaprav niti poznal nisem. Moj prijatelj Bronislav Fajon, ki je bil dve leti starejši in pozneje po izobrazbi tudi arhitekt, mi je v šestem razredu gimnazije – on je bil v osmem – povedal, da bo šel študirat arhitekturo, in mi razložil, kako to izgleda. Takrat sem se odločil. Poleg tega sem bil še radioamater, fotoamater, modelar, jamar – vse, kar se je dalo. Tehnika me je zanimala. Ko se je bilo treba v osmi gimnaziji odločiti, sem bil malo zvit in sem rekel, da bom šel na akademijo, vpisal pa sem se na arhitekturo. Ni bilo sprejemnih izpitov. Na fakulteti je bilo zelo osebno. Do tretjega letnika smo bili vsi skupaj, nato pa se je bilo treba odločiti. Takrat sta bila glavna profesorja Edvard Ravnikar in Edo Mihevc. Pa Plečnik, jasno. Bil sem zelo živahen in v tretjem letniku sem bil na študentskem delu v Angliji, kjer smo v nekem kampu obirali sadje. Vrnil sem se pozno, tako da

sem malo zamudil vpis v seminarje. Gledal sem spisek za seminarje, pri Ravnikarju me ni bilo, pri Mihevcu tudi ne. Nisem dobro vedel, kako vse skupaj poteka. Nato sem izvedel, da me je, medtem ko sem bil v Angliji, iskala arhitektka Janja Lap, ki je bila pri Ravnikarju – bil sem namreč dober študent –, a ker me ni bilo, me ni več iskala. Vpisal sem se v seminar pri Mihevcu in pri njem dokončal študij. Če bi bilo možno, bi šel k Ravnikarju. Naš letnik je dosegel, da sta nas obravnavala tako Ravnikar kot Mihevc, generacije pred nami in za nami pa so zamenjale: Ravnikarjevi študentje so dobili Mihevčeve podpise, Mihevčevi pa Ravnikarjeve. Mi pa smo sodelovali še tako, da smo vse projekte delali tudi pri Ravnikarju.



Ciril Oblak, risba iz tretjega letnika pri Edu Mihevcu (arhiv Cirila Oblaka)



Ciril Oblak, Urbanistični načrt Tržiča, 1964-1966 (arhiv Cirila Oblaka)

Diplomirali ste pri Edu Mihevcu, ki vas je želel imeti tudi za asistenta na fakulteti. Kakšne spomine imate nanj?

Bil je odličen profesor. Že na koncu študija sem zanj risal notranjo opremo za kulturni dom v Trstu. Lepe naloge mi je dal. Pustil mi je, da sem projektiral po svoje in ne po njegovo, kar mi je tudi ustrezalo. V glavnem je delal za Primorsko in je bilo vse ustaljeno, npr. streha s korci, okna z okvirji itd., kar pa sem jaz delal malo po svoje. Imel me je kar na očeh, tako da bi moral postati demonstrator in poleg mene še sošolec Jemec z Bleda, a se nisva odločila za to. Imel sem štipendijo Projektivnega podjetja Kranj. Pri Mihevcu sem diplomiral z nalogo narodne banke za Koper. Jasno, potreboval je risarje, tedaj ni bilo računalnikov in me je hotel, da bi banko risal naprej. Imel je tudi dogovor s projektivnim podjetjem, tako da bi lahko tam to delo nadaljeval, a mi ni ustrezalo.

V čas vašega dela v Projektivnem podjetju Kranj, v katerem ste se zaposlili leta 1962, segajo začetki vašega projektiranja za Tržič. Bili ste edini arhitekt v zadnji tretjini 20. stoletja, ki se je dlje časa kontinuirano posvečal obsežnejšim arhitekturnim in urbanističnim nalogam v Tržiču.

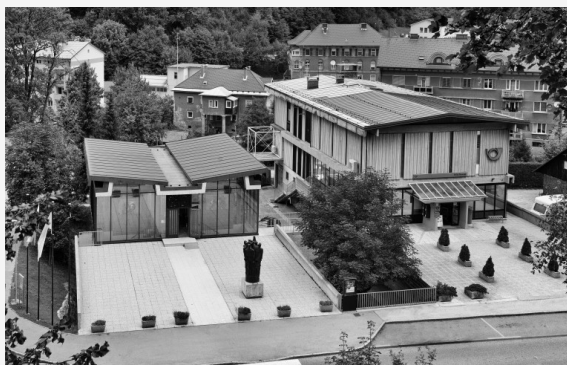
V Projektivnemu podjetju Kranj so imeli naročilo za urbanistični načrt Tržiča, a nikogar, ki bi ga narisal. Dodelili so ga meni, kar mi je odgovarjalo, to je bilo delo zame. Ker ga nisem mogel izdelati sam, sem imel še enega pomočnika, gradbenega tehnika Jožeta Jošta iz Nakla, tako da je on risal, jaz pa projektiral. Tržič tedaj ni imel ničesar, niti hitre ceste, tako da sem precej vplival na razvoj Tržiča. Pred menoj je bila urbanistka Katarina Grasselli, ki je zasnovala stolpnico. Novo naselje je predvidela na Kriškem polju. Naredil sem analize in angažiral tudi druge sodelavce, npr. Cene Avguštin je naredil elaborat za zgodovino, inženir Puh pa za geologijo, nosilnost ali plazovitost in poplave. Predlagal sem, da novo naselje zgradijo na Bistrici, ki je bližje Tržiču, Kriško polje pa ostane rezerva. Še danes je tam polje. S tem sem tudi prestavil hitro cesto, ker je bila narisana skozi naselje, jaz pa sem jo premaknil na rob terase, kjer je zdaj, in tako smo pridobili prostor za stanovanjsko naselje. Tako je nastal urbanistični načrt Tržiča, za celo občino pa urbanistični program.

Kako ste lovili ravnotežje med starim mestnim jedrom Tržiča, v katerem prevladuje arhitektura 19. stoletja in je spomenik kulturne dediščine, ter zahtevami modernega časa?

S Cenetom Avguštinom sva se dogovorila – stolpnica na levem bregu Mošenika oz. nasproti Tržiča je že stala –, da bo predel do mostu oz. BPT moderen, starega dela pa se nihče ne bo dotikal in smo ga zaščitili kot kulturni spomenik, medtem ko smo predel ob vodi predvideli za Mercatorjevo trgovino, avtobusno postajo itd.

Med stavbami, ki ste jih projektirali v Tržiču, je tudi Paviljon NOB, ki ima zanimivo predzgodbo, saj prvotno sploh ni bil načrtovan, kajne?

V Ljubljani mi je bil zelo všeč Jakopičev paviljon v Tivoliju. Izgledal je odlično, v njem so bile razstave, nato pa so ga porušili, da so železnico lahko speljali višje. V Tržiču so hoteli postaviti velik spomenik NOB, takšen, kakršen je Dolinarjev spomenik NOB v Kranju. V mislih sem imel Jakopičev paviljon in počasi sem jih prepričeval, da bi postavil paviljon in ne kipa. Čudili so se, zakaj paviljon, in sem pojasnil, da bi bil namenjen razstavam obrti in industrije, galerije nisem omenjal. Zato je nad vhodom v paviljon relief, ki prikazuje tržiške dejavnosti. Pred paviljonom pa sem si zamislil spomenik in sem ga narisal v obliki rože, iz ene točke. Poznal sem Stojana Batiča, ker smo pri Mihevcu med počitnicami tri mesece delali v Kopru. Batič je tedaj izdeloval kip na formi vivi in sem ga spoznal, še pomagal sem mu pri klesanju. Spoprijateljila sva se. Počakal sem, da v Tržiču sami najdejo kakšnega kiparja, a ker ga niso, sem pripeljal Batiča. Rekel sem, naj naredi spomenik brez političnih oznak. Začudil se je, a sem vztrajal. Menil sem, da mora biti spomenik trajen, saj politični spomeniki padajo – to je bilo leta 1969. Strinjal se je in predlagal, da kontaktira pesnika Ceneta Vipotnika, ki je za Tržič napisal verze, Batič pa jih je vtisnil v spodnji del kipa namesto zvezde, srpa in kladiva.



Ciril Oblak, Paviljon NOB (1967–1969) in pošta (1970–1971), Tržič, (foto: Andrej Furlan, © ZRC SAZU UIFS)



Ciril Oblak, Paviljon NOB in pošta; Stojan Batič, spomenik NOB, 1969, Tržič (foto: Andrej Furlan, © ZRC SAZU UIFS)

Posebno mesto v vašem opusu zavzemata letališka stavba na Brniku in tovarna Gorenjska oblačila, za kateri ste bili leta 1975 nagrajeni z nagrado Prešernovega sklada (za tovarno Gorenjska oblačila skupaj s Fedjo Klavoro). Za obe je značilna uporaba prefabricirane fasadne obloge iz poliestra, kar ju uvršča med primere prelomne arhitekture na Slovenskem v sedemdesetih letih 20. stoletja.

Letališko stavbo sem delal za časa treh direktorjev – vsi trije so prišli tudi na mojo razstavo v Galerijo Prešernovih nagajencev. Prvi je bil Franc Sever, ki mi je povedal, da je bila za letališko stavbno sestavljena komisija in da je prispelo dvajset ponudb. Jaz sem bil enaindvajseti ponudnik. V treh dneh sem narisal protiprojekt. Direktor ga je podprl, komisija pa je predlagala idejni projekt arhitekta Vinka Uhljka iz Zagreba. Izgledal je kot nekakšna ravna stavba z A piramido znotraj. Vsi so pripravili ponudbe kot variante njegovega načrta, jaz pa svoj predlog in je bil sprejet. Izgledal je moderno, tako zelo, da je bila komisija proti, ker je mislila, da ga ne bo mogoče zgraditi; nihče ni verjel, da bi ga bilo možno realizirati. Sever pa je bil pogumen in si je upal. Letališka stavba je bila zgrajena v desetih mesecih, kar je bil rekord. Ker naj bi gradili pozimi, so predvideli investicijo za šotore, v katerih naj bi varili. Zima pa

je bila mila in so varili zunaj, za ta denar pa smo kupili dva okrogla šotora nekega danskega podjetja – eden je bil namenjen potnikom, drugi prtljagi. Tovarna Gorenjska oblačila pa je sledila leto pozneje. Moj prijatelj Jerkič, ki je bil zaposlen na Domplanu, je bil glavni urbanist za Kranj. Direktor Gorenjskih oblačil Martinjak ga je prepričal, da bi tovarna stala v stanovanjskem naselju. Jerkič je temu sprva ugovarjal, a po Martinjakovem vztrajanju je predlagal mene, da bi zasnoval takšno arhitekturo kot na aerodromu in da se bo vključila med stanovanja. Strinjal sem se s predlogom. Gorenjska oblačila je delal Gradbinec Kranj, na Brniku pa Gradbeno podjetje Grosuplje, jaz pa sem nadzoroval oba objekta. Če kaj ni šlo pri tovarni, sem rekel: »A na letališču pa to znajo narediti?« In obratno, če na letališču ni šlo, sem rekel: »A pri Gorenjskih oblačilih pa znajo?« (smeh). In se je dalo narediti. V glavnem, gradbišča so bila odvisna od delovodij in vsi so bili malo prestrašeni, niso si upali delati z novimi materiali, niso verjeli, da bo sploh šlo – pa je šlo.



Ciril Oblak, maketa pristaniške stavbe Letališča Ljubljana, Brnik
(foto: Janez Kališnik, © Muzej za arhitekturo in oblikovanje, Ljubljana)



Ciril Oblak, letališka stavba Letališča Ljubljana, Brnik, 1971–1973 (foto: Janez Kališnik, © Muzej za arhitekturo in oblikovanje, Ljubljana)



Ciril Oblak in Fedja Klavora, tovarna Gorenjska oblačila, Kranj, 1972–1973 (foto: Janez Kališnik, © Muzej za arhitekturo in oblikovanje, Ljubljana)

Leta 1975 ste za uporabo armiranega poliestra na obeh stavbah prejeli častno nagrado na Bienalu industrijskega oblikovanja. Zakaj vas je pritegnil umetni material, kot je poliester?

Poliester je bil takrat nov material. Obloge fasad so bile iz marmorja, ometa, Mihevc je že uporabljal pločevino (na Metalki). Iskali smo nove materiale in ugotovil sem, da ima Elan fasado iz poliestra, in zamislil sem si, da bi jo naredili tudi na letališču. Vendar sem dobil podatke, da ima poliester enak raztezni koeficient kot armirani beton, torej da se enako raztegujeta. Zato sem predlagal okrogline, ker se po formuli πr^2 vsi podaljški skrijejo na obodu, praktično jih ni. Raztezanje v drugo smer pa sem rešil tako, da je imel vsak element kovinsko podkonstrukcijo, ki je bila na eni strani pritrjena, v drugo stran pa se je prosto raztezala. Pozneje se je izkazalo, da poliester še marsikaj prenese. Tako so okrogline nastale zaradi njegovih lastnosti. Nagrada na bienalu je bila zame zelo pomembna, ker so mi dovolili, da sem razstavil vse elemente iz poliestra, ki sem jih naredil za Brnik, tj. fasadne elemente in pulte. Na letališču sem namreč poleg arhitekture izdelal tudi načrte za ves interier, ki je bil iz poliestra: vse pulte (pulte pri prijavnih okencih, prodajne pulte), agencije, izhode. Na razstavi so bili po obliki enaki kot na letališču, le barve so bile drugačne, na žalost preveč kičaste, ker so proizvajalci hoteli pokazati, da jih znajo delati tudi v takšnih odtenkih.



Ciril Oblak, interior pristaniške stavbe Letališča Ljubljana, Brnik (foto: Janez Kališnik, © Muzej za arhitekturo in oblikovanje, Ljubljana)



Ciril Oblak, interior pristaniške stavbe Letališča Ljubljana, Brnik (foto: Janez Kališnik, © Muzej za arhitekturo in oblikovanje, Ljubljana)



Ciril Oblak, trgovina Mercator, Trzin, 1969 (arhiv Cirila Oblaka)



Ciril Oblak, pristaniška stavba Letališča Ljubljana, Brnik, 1971–1973 (foto: Janez Kališnik, © Muzej za arhitekturo in oblikovanje, Ljubljana)



Ciril Oblak, pristaniška stavba Letališča Ljubljana, Brnik, 1971–1973 (foto: Janez Kališnik, © Muzej za arhitekturo in oblikovanje, Ljubljana)



Ciril Oblak, pristaniška stavba Letališča Ljubljana, Brnik, 1971–1973 (foto: Janez Kališnik, © Muzej za arhitekturo in oblikovanje, Ljubljana)



Ciril Oblak, razširitev vhodnega dela pristaniške stavbe
Letališča Ljubljana, Brnik, 1991 (arhiv Cirila Oblaka)

Pri letališki stavbi na Brniku, ki je bila dokončana leta 1973, ste zasnovali modularno gradnjo, ki se je izkazala za izjemno domiselno in učinkovito rešitev, saj so stavbo pozneje povečevali po principu modularnega sestavljanja. Kako ste prišli na to idejo? Vas je morda nagovoril kakšen primer iz narave?

Že v Tržiču sem uporabil modularni sistem stavbe, vseskozi sem ga po malem študiral. V Tržiču sem delal podolgovate stavbe, takšen primer je Mercatorjeva trgovina, ki je bila omejena z vodo in bregom, enako Paviljon NOB, ki je bil omejen z ravnino in bregom. Za Mercatorjevo trgovino sem moral oblikovati projekt dolžin in mi je bil pozneje osnova za razne module na letališču, pa tudi za Gorenjska oblačila. Poliester sem videl na fasadi Elana. Imel sem prijatelja, zaposlenega v Termiki, v obratu za poliester v Poljanah, kjer so za ladje izdelovali hladilnice, vrata za hladilnice. Vse mi je razkazal in videl sem, da se poliester izdelava lahko tudi za fasado. Za letališko stavbo je bilo mišljeno, da bo funkcionirala pet let, potem pa bo v njej regalno skladišče. Zamislil sem si visoko stavbo, ki jo bo mogoče spremeniti. Pomislil sem na poliestrske fasadne elemente, ki se jih bo dalo sneti in narediti skladišče. Tako je prišlo do modularne zasnove. Investicija je bila omejena, vedelo pa se je, da se bo gradilo naprej. Takrat je bilo modno, da so arhitekti iskali odnos do narave, npr. Janez Lajovec pri hotelu Špik. Pomislil sem, da je ob letališču gozd, kjer ležijo posekane smreke, njihova rjava debela različnih dolžin, položena ravno. Ta ideja in Mercatorjeva trgovina v Tržiču predstavljata kreativno izhodišče za letališko stavbo. Pozneje je nastopil problem, kako novi objekt navezati na starega. Rešili smo ga s steklarjem, ki na gradbišču prevzame zadnjo fazo. Naredil sem predlog podolgovatih jeklenih konstrukcij, postavljenih čez obstoječe – obstoječa stavba je bila tista z metuljasto streho –, in podaljškov na vsako stran. Stik med staro in novo stavbo pa je bil zastekljen.

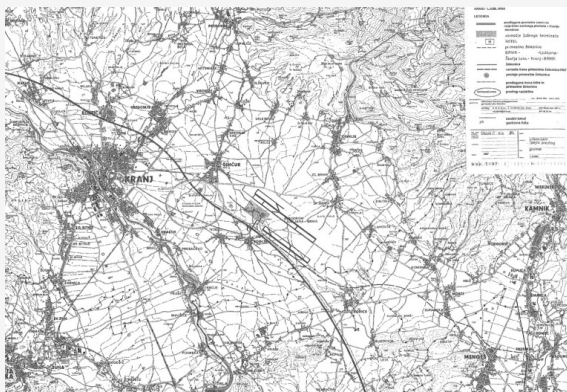
Letališče Brnik se je izkazalo domala za vaš vseživljenjski projekt, saj ne le da ste skozi desetletja povečevali obstoječo stavbo, ampak ste na internem natečaju leta 1987 izdelali načrte še za južni terminal, ukvarjali pa ste se tudi z izboljšavo prometne povezave letališča z Ljubljano in Kranjem, in to vse od leta 1987, ko so nastali prvi načrti, do leta 2013, ko ste pripravili načrte za novo traso (leta 2014 so bili objavljeni v reviji *Urbani izziv*). Kako gledate na dosednji razvoj letališča Brnik z vidika arhitekturnih in urbanističnih rešitev?

Z železnico sem bil zasvojen, ker je bil oče železničar. Že v Kranju sem predlagal, da bi bila železniška postaja speljana pod starim jedrom: proga bi tekla od Inteksa po kanjonu Kokre, skozi predor, ki bi povezoval Pungert in Jelenov klanec, čez Tekstilindus in nazaj na staro železniško progo. Jasno, iz tega ni bilo nič. Glede letališča pa se je govorilo, da cela Evropa gradi hitre železnice, Slovenija pa je z železnicami zaostajala. Predlagal sem, da bi železnica tekla ob avtocesti Ljubljana–Kranj in da bi južni terminal imel železniško postajo. Tudi iz tega ni bilo nič. Načrte pa sem pripravil in so bili tudi objavljeni. Mdr. sem leta 2006 na Slovenskem tednu v Augsburgu razstavil načrte za

krožno železniško progo Ljubljana-Domžale-Moste-Brnik-Kranj-Škofja Loka-Medvode-Ljubljana, ki bi omogočala železniško povezavo letališča z drugimi kraji. Glavni dosežek bi bil dostop do letališča z vlakom, kakršna je praksa drugod po Evropi. Rešil bi se tudi problem prometnih povezav za to območje, ki je s pol milijona prebivalcev najgostejše naseljeno v Sloveniji. Gradnja železniške proge ne bi bila zahtevna, saj teren, po katerem bi potekala trasa, nima podtalnice, le gramoz. Proga bi obsegala okrog 20 km, speljana bi bila ob avtocesti, na posameznih odsekih bi tekla pod avtocesto, sicer nad njo, na območju Kranja bi vključevala tri mostove in predor. A letališče je z izgradnjo garažne hiše menilo, da je rešilo zagato s prometom. Menim, da bi železnica marsikateremu potniku, ki za dlje časa kam odpotuje, olajšala dostop do letališča, saj mu ne bi bilo treba puščati avta v letališki garažni hiši. Z železniško povezavo do letališča bi se rešile prometne in ekološke zagate. Sicer sem z letališčem sodeloval vseskozi, izvedel vse povečave po modularnem sistemu. Sodeloval sem tudi na razpisu za južni terminal in osvojil prvo nagrado, ampak so delo zaupali še nekemu – kar sem izvedel kasneje –, tako da nisem bil povsem glavni. O železnici niso hoteli slišati, zato sem maketo in projekt za stavbo terminala, ki je bil nato mišljen na severnem delu, izdelal na lastne stroške. Vendar na letališču niso imeli posluha. Počasi so me izločili in novo stavbo naročili drugim projektantom. Sodeloval sem pri stiku sedanje stavbe s staro in opozarjal, da mora energetska postaja imeti dostop za avtomobile, da mora biti odmaknjena, saj je znotraj te stavbe energetski objekt, tj. transformatorska postaja, agregati, elektrika za celo pisto itd. Novo stavbo smo počasi odmikali in naredili priključek z nizkim delom, tako da je nekako uspelo, potem pa sem zaključil. Novi arhitekti so me še vabili, a se nisem več vrnil.



Ciril Oblak, predlog nove stavbe z železniško postajo na letališču Brnik, 2005 (arhiv Cirila Oblaka)



Ciril Oblak, idejni predlog cestne in železniške ureditve v primestju Kranj-Ljubljana, objavljen v reviji Urbani izziv, posebna izdaja, 2014

Letališko stavbo pa ste opremili tudi z likovnimi deli najvidnejših slovenskih umetnikov. Tako je lahko vsak obiskovalec letališča prišel v stik z umetnostjo, pa tudi s sporočilom, kako pomembna je kultura za slovenskega človeka. Nastala je prava letališka galerija, v kateri domuje kakovostna likovna zbirka, ki vključuje slikarska, grafična in kiparska dela ter fotografijo. Vašo idejo je podprlo vodstvo letališča, dela pa je izbral slikar Andrej Jemec. Kako sta sodelovala?

Andrej Jemec je bil prijatelj direktorja letališča Vinka Možeta, ki je nasledil Severja. Na letališču sem imel precej pomembno vlogo, tako da je Može Jemca napotil k meni. Meni je ustrezalo, da bi bila stavba letališča likovno opremljena. Na letališču smo delali tako hitro, da niti pomislil nisem, da bi v stavbo umestili likovno opremo, čeprav sem prej delal Paviljon NOB v Trzinu, kamor sem jo vključil, in pri projektu likovne opreme Kranja. V tovarni Gorenjska oblačila mi je to že prišlo na misel, na letališču pa še ne. Za Jemčevo monumentalno sliko, ki jo je razstavil v Južni Ameriki, sem našel prostor v avli za odhode. Sodeloval je tudi pokojni kustos Ivan Sedej in v debatah se je porodila ideja, da bi nekje na letališču razstavili likovno zbirko. Ravno tedaj sem dobil nalogo za VIP salon. Izdelala ga je Lesnina, moja ideja pa je bila, da bi v njem postavili razstavo.



Interier letališke stavbe s sliko Andreja Jemca Kompozicija
– Potovanje v pisani svet, 1971 (Fotoarhiv Aeroporta
Ljubljana)

Dela posameznikov so bila vstavljena v enotne okvirje, tako da je šlo za okvir v okvirju. Za največje delo sem narisal poseben okvir, manjša dela pa so vstavili v moje okvirje na mestu samem. Dela sta izbrala Jemec in Sedej. Na mojo pobudo sta v likovno zbirko vključila tudi gorenjske umetnike, moje prijatelje. V VIP salonu jih ni, a Tuškovo sliko sem umestil v restavracijo, fotografije Cveta Zlateta pa na hodnik v medetaži, skratka, dela gorenjskih umetnikov so bila razporejena po celi stavbi. Izšel je tudi katalog o likovni zbirki, [2] za oblikovanje katerega sem pridobil Ljubana Klotčnika, mojega znanca, Jemec je naredil izbor del, Sedej pa je napisal besedilo.

Ne le letališka stavba, ampak tudi tovarna Gorenjska oblačila je bila posebna zaradi likovnih del sodobnih slovenskih umetnikov, ki ste jih takoj po izgradnji vključili vanjo. Tovarna je tako postala unikaten primer z umetninami opremljenega industrijskega objekta v Sloveniji, v katerem so bila na ogled umetniška dela ne le v upravni stavbi, temveč tudi v drugih prostorih, kot je npr. proizvodnja, kjer je bila izobešena slika Silvestra Komela. Kako je potekalo likovno opremljanje Gorenjskih oblačil?

Letališki terminal je bil predlagan za nagrado Prešernovega sklada, a je bil eden od arhitektov proti. Bil sem malo zvit (smeh). Predlagal sem likovno opremo za Gorenjska oblačila. Bil sem demokratičen, umetnikov nisem hotel izbrati sam, zato sem povabil Staneta Bernika. Dali smo mu pogoj, da bo izbiro dobil plačano, če bo poskrbel za objavo v vseh časopisih, tudi v takih, ki niso imeli kulturnih vsebin. On je poskrbel za objave v zagrebškem *Startu*, v *Komunistu*, *Delu* in seveda v *Sintezi*. Tako kot na letališču sem tudi tokrat želel, da se vključijo dela gorenjskih umetnikov. Poleg tega sem vedel, da bo naslednje leto spet na vrsti predlog za nagrade Prešernovega sklada. V komisiji so bili arhitekti – za letališče –, slikarji pa za Gorenjska oblačila, nastal je kompromis: naj se pripravi predlog za obe stavbi.



Dušan Tršar, luminoplastični objekt na fasadi tovarne Gorenjskih oblačil, 1974 (foto: Janez Kališnik, © Muzej za arhitekturo in oblikovanje, Ljubljana)



Slavko Tihec, akvamobil Paličasti kinetični objekt z oranžnim očesom v vhodni avli tovarne Gorenjskih oblačil, 1974 (foto: Janez Kališnik, © Muzej za arhitekturo in oblikovanje, Ljubljana)



Franc Novinc, slika Krčevina v dvorani za modno konfekcijo tovarne Gorenjskih oblačil, 1972 (foto: Janez Kališnik, © Muzej za arhitekturo in oblikovanje, Ljubljana)



glavna proizvodna hala tovarne Gorenjskih oblačil s sliko Silvestra Komela (foto: Janez Kališnik, © Muzej za arhitekturo in oblikovanje, Ljubljana)



Silvester Komel, slika v glavni proizvodni hali tovarne Gorenjskih oblačil (foto: Janez Kališnik, © Muzej za arhitekturo in oblikovanje, Ljubljana)

V Sintezi beremo, da so likovno opremo želeli razširiti še v zunanji park skulptur. Ali je bil realiziran?

Direktor je bil povsem zadovoljen s tem, da je dobil tovarno (smeh).

Z likovno umetnostjo ste želeli obogatiti javni prostor v Kranju, o čemer priča projekt iz leta 1978, ko ste s kranjskimi umetniki pripravili predloge umetnin, s katerimi bi popestrili novozgrajene predele Zlato polje, okolico Vodovodnega stolpa in Planino. Predloge ste novembra 1978 razstavili v mestni hiši, leta 1980 pa ste izdali knjigo, [3] v kateri je bilo več prispevkov in reprodukcij likovnih del. Kdo je bil pobudnik teh predlogov in na kakšen način ste želeli popestriti Kranj? Zakaj projekt ni bil realiziran?

Leta 1962, ko sem se zaposlil v Projektivnem podjetju Kranj, smo se s prijatelji umetniki, tj. s Henrikom Marchlom, Vinkom Tuškom in Hermanom Gvardjančičem, začeli pogovarjati, da bi bilo treba Kranj likovno opremiti. Sledili smo bienalom v Ljubljani in Benetkah, povsod nas je bilo dosti. Poskusili smo še v Kranju, s čimer bi bili med prvimi v Evropi, a ni šlo. Tušek se je ogreval za vodnjak na današnjem Glavnem trgu, in sicer bi iz umetnega betona izdelal skulpture, Marchel in Gvardjančič bi poslikala fasadi stanovanjskih blokov. Z Gradbincem, tedaj se je imenoval Projekt, sem se dogovoril, da bomo na Planini poslikali fasade po Marchlovi predlogi: razdelili bi jih na kvadrate in pleskarji bi jih v prenesenem merilu naslikali na fasade. Umetniki so v brošuri objavili predloge, realizirati pa si jih niso upali.

Če se še pomudiva pri preteklih desetletjih, omeniva tudi vaše projekte za Irak. Pri tem se spomnimo gibanja neuvrščenih, v okviru katerega so slovenski arhitekti sodelovali tudi pri večjih projektih v državah članicah. Ali so tudi ti idejni načrti in projekti zrasli v okviru gibanja neuvrščenih in s kakšnimi nalogami ste se srečali?

Leta 1975 sem se zaposlil v Slovenijaprojektu v Ljubljani, kjer sem ostal do leta 1990 in bil mdr. zadolžen za načrt za tovarno Exoterm, za katero sem projektiral vse nove objekte. Zaposlenih nas je bilo 180, od tega 60 na upravi, preostali smo bili projektanti. Rudis, veliko investicijsko podjetje iz Trbovelj, je Slovenijaprojektu naročil urbanistični načrt za mesto Al Kaim s 50.000 ljudmi in za mesto Akašat na sirski meji z 10.000 ljudmi. Zadolžili so me za izdelavo idejnih projektov. S predstavnikom Rudisa sem odpotoval v Irak, da sem si ogledal teren in naredil letalske posnetke. Dobili smo ruske geodetske posnetke, potreboval pa sem še letalske. Predstavnik Rudisa je organiziral polet z letalom, ki je letelo na progi Al Kaim–Bagdad. Na letalu nas je bilo pet ali šest potnikov, nad Al Kaimom smo leteli nizko, odprli smo vrata in sem fotografiral. Krajinski arhitekt Ogrin je na podlagi teh posnetkov naredil načrt ozelenitve za obe mesti. Moj idejni načrt je predvidel, da bi v Al Kaim peljala vpadna cesta, v mestu bi potekala krožna cesta, sredi katere bi bil park, okrog pa soseske – kot Ravnikarjeve – in v prvi soseski bi bili javni objekti, v preostalih stanovanjski. To je bil ponudbeni projekt. Bil sem vodja projekta in avtor urbanističnega načrta ter vodja nadzora. Nato so projektanti pripravili načrte in smo konkurirali na natečaju, a projekta nismo dobili, mislim, da so ga Francozi.

Kako gledate na spremembe, ki so jih vaše stavbe doživele skozi čas, ko so se spreminjali njihova namembnost, lastniki, materiali, notranja oprema?

Imel sem srečo, da sem lahko vplival na to. Pri Gorenjskih oblačilih je bilo tako, da sem poiskal novega lastnika in med drugim dosegel, da je toplotna izolacija vgrajena znotraj. Lastnik je namreč hotel toplotne črpalke. Po izračunu je bilo treba stavbo izolirati s 17 cm debelim slojem neke variante stiropora, kar je bilo narejeno, fasada je ostala. Odstranili smo stara okna in del elementov ter jih nadomestili z novimi okni, tako da je v glavni proizvodni hali ostal horizontalni niz oken, le da so večja in služijo svojemu namenu in funkciji. V kleti, kjer so bile odprtine okrogle, sem dosegel, da so kvadratne. Vhodni del so na vsak način hoteli imeti steklen in takšnega smo tudi naredili. Stavba je obdržala približno isto arhitekturo, kot jo je imela. Nato sem predlagal, da bi na službenem parkirišču postavili gostinski lokal, ker na tem območju Kranja ni bilo nobenega. Parkirni prostor bi ostal, zgradili bi nov objekt. Narisal

sem načrt, a vprašanje je bilo, ali naj naredim podoben objekt ali drugačnega. Odločil sem se za drugačnega, da je obstoječa stavba poudarjena, podobnost pa je v drugih stvareh, v barvi, v elementih. In še nekaj: gostje gledajo arhitekturo Gorenjskih oblačil, to je razstava (smeh). Na letališču sem tudi sodeloval vseskozi – to ni bila stavba za pet let, ampak za štirideset let oz. še zdaj je v funkciji. Sicer pa so moje stavbe tudi podirali. Za Gorenjski sejem sem naredil ogromno večnamensko halo, v kateri je bilo drsališče, a so jo pozneje podrli. V njej so bile uprava, vzporedne službe, restavracija, večnamenska športna dvorana.



Ciril Oblak, stavba Kocka ob nekdanji tovarni Gorenjskih oblačil, Kranj, 2016 (arhiv Cirila Oblaka)



Ciril Oblak, večnamenska dvorana, Gorenjski sejem, Kranj, 1981, porušeno (arhiv Cirila Oblaka)

Ste se pa tudi sami srečevali z nalogo vključevanja svoje arhitekture k obstoječim stavbam drugih arhitektov.

Občina Kranj je želela nadzidati garaže in naročili so mi prizidek zadaj za Ravnikarjevo stavbo. Naredil sem prizidek sive barve, obložen s poliestrom. Imel sem problem, kako poseči v Ravnikarjevo arhitekturo. Pa sem si dovolil in prizidek projektiral kot jekleno konstrukcijo čez garaže in znotraj speljal hodnik do obstoječe stavbe. In reakcija niti ni bila huda. Ravnikarjevo arhitekturo sem upošteval po barvi in elementih, tako da ni bilo problema. Vinko Tušek je z barvnimi odtenki oblikoval končne fasade. Lekarna Kranj, ki stoji poleg Šorlijevega nebotičnika, pa je projekt, ki mi ga je zaupala ravnateljica, moja nekdanja sošolka. Lekarna ni smela prekiniti z obratovanjem, v njej je bila proizvodnja, galenika, proizvajali so mazila. Našel sem enostavno rešitev, in sicer sem novo stavbo kot mizo postavil čez staro. Pri tem se nisem dotaknil ne fasad, ne strehe, ne temeljev, ampak ob novi fasadi naredil nove stebre, čez streho speljal jekleno konstrukcijo in na vrhu pozidal stavbo. Stara stavba lekarne se je tako ohranila znotraj nove, le opremo so sami spreminjali.



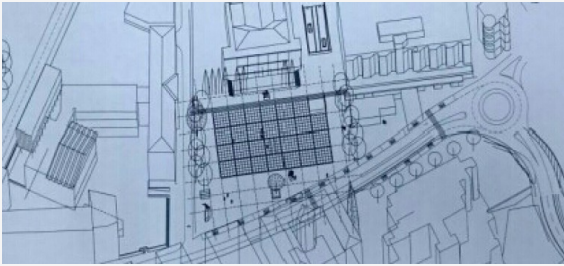
Ciril Oblak, prizidek k stavbi OLO Edvarda Ravnikarja, Kranj, 1975 (foto: Andreja Rakovec, © ZRC SAZU, UIFS)



Ciril Oblak, nadzidava stavbe Gorenjskih lekarn, Kranj, 1995 (arhiv Cirila Oblaka)

Tudi po upokojitvi ste izdelali več načrtov za Kranj, od parkirne garaže pod Slovenskim trgom do glasbene šole s parkirno garažo na Pungertu. Pisali pa ste tudi o urbanistični problematiki Kranja. Kakšne izzive pri urbanističnih in arhitekturnih načrtih prinaša Kranj kot mesto na skali, ob sotočju dveh rek, mesto z bogato kulturno dediščino?

Pozoren sem bil na München. München je mesto, ki je imelo v času, ko sem bil tam, vse parkirne prostore urejene okrog mestnega jedra, jedro pa je bilo namenjeno pešcem. Kranj pa tega nima, ker ima dva kanjona, zato ni preostalo drugega kot iskati parkirne prostore v kanjonih. En predlog je bila garažna hiša v Majdičevem mlinu, ki je potem pogorel, in sicer bi znotraj naredil jekleno konstrukcijo in etažne višine z garažno hišo, do gradu Khislstein pa bi vozilo dvigalo.



Ciril Oblak, Slovenski trg, Kranj, načrt za garažno hišo pod trgom, 2009 (arhiv Cirila Oblaka)

A po adaptaciji Khislsteina to ni prišlo več v poštev. Glasbena šola Kranj pa je imela interes, da bi dobila nove prostore. Na Pungertu, kjer stoji in kjer je center glasbenikov, smo poskusili postaviti garažno hišo, a je bilo zaradi konglomerata, ki v celem nizu kanjona Kokre pada navzdol, nevarno, saj bi se lahko zrušila. Že za časa mojega življenja so bili podori v kanjonu Kokre, npr. pod Pungertom, na Hujah. Ustroj konglomerata – če uporabim prisposodobno – spominja na jajce: zunanja površina je oksidirana in zelo trda, je skala, znotraj pa so nanosi peska in je nevarno, da se podre. ZVKDS ne da soglasja. Po svoje imajo prav. Vendar parkiranje predstavlja problem. Imeli smo normativ na eno stanovanje eno parkirno mesto, danes pa ima vsako stanovanje po tri avtomobile. Garažna hiša pod Slovenskim trgom v Kranju je bila izvedbeni projekt, samo graditi bi še začeli, a ker je pred občino rasla ogromna rdeča bukev, je projekt propadel. Bukve danes ni več, so jo že posekali.

Nagovorila me je vaša misel, citiram: »Prisluhniti je treba prostoru, ga prepoznati, oceniti njegove kakovosti, ga spoštovati in šele nato s sedanjo človeško močjo poseči v njegov utrip s spoznanjem, da v urbaniziranem prostoru omogočimo čim manj nasilno preživetje človeku in naravi.« Kako gledate na sedanje urbanistične rešitve? Kakšen nasvet bi dali sodobnim arhitektom in urbanistom?

Nemogoče, ker današnji urbanizem poteka po lastništvu. Ko je neki predel naprodaj, se zanj naredi načrt, in to po željah tržišča. Trenutno gradijo stanovanja, ko jih bo enkrat preveč, bodo pa še kaj drugega. Urbanizem je izgubil vso funkcijo. Včasih je bil urbanizem vodilo za razvoj kraja. Poklic arhitekta je poklic, ki skrbi za kulturni način življenja, torej da se jé v jedilnici, spi v spalnici, kuha v kuhinji, parkira pred hišo itd., in ne za klošarski način, da je vse v sobi

ali da je vse v mestu. Ni več možno planirati. Moj zadnji tak projekt je bil za Al Kaim. New York ima na sredi mesta park, česar nima nobeno mesto, to je čudo. V Franciji imajo vsa mesta enake kritine, dosledno se držijo tega.

S čim se trenutno ukvarjate?

Ta teden sem osnovni šoli v Predosljah, ki sem jo projektiral in kjer hočejo sedaj montirati fotovoltaike, poslal dopis, da temu zaradi požarne varnosti nasprotujem. Šola na Bistrici pri Tržiču, ki sem jo projektiral, je zaradi fotovoltaike pogorela. K sreči so objekti postavljeni tako, da se je dalo obravnavati vsakega posebej. V Franciji na nobeni strehi ni teh elementov. Pri nas pa so, in to zaradi načina financiranja. In urbanizem spet nima nikakršnega vpliva. Vesel sem, da so mi s šole odgovorili, da so dopis prejeli. Šola je bila zgrajena v akciji 5 let – 100 šol. V biroju smo naredili načrte za štiri šole: v Predosljah, Križah, Bistrici pri Tržiču in Šmarju pri Jelšah. Te šole smo dobili na račun telovadnice. To je elegantna konstrukcija, projektantka je bila Helena Žnidaršič iz Industrijskega biroja Ljubljana. A konstrukcija je tako šibka, da če bi nanjo montirali fotovoltaike, bi se lahko zrušila. Takrat smo namreč iskali pocenitve in edino pocenitev je bilo mogoče dobiti pri telovadnici. Industrijski biro Ljubljana sem prosil za projekt kakšnega skladišča z minimalno jekleno konstrukcijo in so mi ga dali, pa tudi njihova projektantka je sodelovala. Vse dimenzije so se prilegale, samo medetaže, ki imajo svoje temelje, smo vgradili. Šolo smo pocenili in na ta račun dobili še preostale tri, sicer jih ne bi, ker je akcijo financirala republika.

Najlepša hvala za pogovor.

V Kranju, februarja 2026^[4]

opombe in viri

¹ Povzeto po: Barbara KALAN, Biografija, *Ciril Oblak. Arhitektura Aerodroma Ljubljana in njegova likovna zbirka*, Kranj 2015, str. 38–39; Andreja RAKOVEC, Likovna umetnost 20. in začetka 21. stoletja v Tržiču in bližnji okolici, *Kronika*, 68/3, 2020, str. 758–761.

² Ivan SEDEJ, *Likovna zbirka in arhitektura ljubljanskega letališča na Brniku / The Architecture of the Terminal Building at Brnik and the Airport Art Collection*, Ljubljana 1995.

³ *Likovna oprema urbanega prostora v Kranju* (ur. Henrik Marchel, Ciril Oblak), Kranj 1980.

⁴ Intervju je nastal v okviru raziskovalnega projekta Umetnost za skupnost. Evidentiranje in vrednotenje likovnih del, naročenih za javne ustanove v Sloveniji, 1945–1991 (J6-50206) in raziskovalnega programa Umetnost na Slovenskem v stičišču kultur (P6-0061), ki ju financira ARIS.