

Stara pristanišna zgrada aerodroma Zagreb:

Zaplatic, Silvia Roberta

Master's thesis / Diplomski rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Humanities and Social Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Filozofski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:131:641003>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-12**



Sveučilište u Zagrebu
Filozofski fakultet
University of Zagreb
Faculty of Humanities
and Social Sciences

Repository / Repozitorij:

[ODRAZ - open repository of the University of Zagreb
Faculty of Humanities and Social Sciences](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

FILOZOFSKI FAKULTET

Odsjek za povijest umjetnosti

Diplomski rad

STARA PRISTANIŠNA ZGRADA AERODROMA ZAGREB:
POVIJEST IZGRADNJE, ARHITEKTONSKO RJEŠENJE,
OPREMA

Silvia Roberta Zaplatić

Mentor: dr. sc. Dragan Damjanović

ZAGREB, 2021.

Temeljna dokumentacijska kartica

Sveučilište u Zagrebu
Filozofski fakultet
Odsjek za povijest umjetnosti
Diplomski studij

Diplomski rad

STARA PRISTANIŠNA ZGRADA AERODROMA ZAGREB: POVIJEST IZGRADNJE, ARHITEKTONSKO RJEŠENJE, OPREMA

Old terminal of Airport Zagreb: history of construction, architectural analysis, interior
Silvia Roberta Zaplatić

Popularizacija turističke djelatnosti u Jugoslaviji započinje početkom šezdesetih godina nakon čega avionski promet neprestano raste pa se 1960. godine raspisuje natječaj za novu pristanišnu zgradu zagrebačkog aerodroma na kojemu je pobijedio arhitekt Josip Uhlík. Uhlík je projektirao stakleno-čelični paviljon, čiji je interijer opremio dizajner Bernardo Bernardi, a u svoje doba, bila je vrlo suvremena. Zgrada je bila predana na uporabu 1966. godine, no zbog daljnjeg povećanja broja putnika ubrzo slijede adaptacije i proširenja. Prva veća intervencija bila je već 1974. godine kada je realiziran novi putnički aneks čiji je autor bio sam arhitekt Uhlík, a zadnja zabilježena intervencija bila je proširivanje putničke zgrade 2013. godine. Godine 2017. otvorena je nova Međunarodna zračna luka Zagreb - Franjo Tuđman, sagrađena prema projektu arhitekata Branka Kincla, Velimira Neidhardta i Jure Radića za koju je natječaj bio raspisan još 2008. godine. Nakon otvorenja nove zračne luke, pristanišna zgrada arhitekta Uhlíka izgubila je svoju funkciju, a njezina je budućnost postala neizvjesna.

Rad je pohranjen u: knjižnici Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu.

Rad sadrži: 61 stranicu, 32 reprodukcije. Izvornik je na hrvatskom jeziku.

Ključne riječi: Bernardo Bernardi, Josip Uhlík, Pleso, poslijeratna arhitektura, zračna luka

Mentor: dr. sc. Dragan Damjanović redoviti profesor

Ocjenjivači: Ime i prezime, titula, ustanova

Datum prijave rada: _____

Datum predaje rada: _____

Datum obrane rada: _____

Ocjena: _____

Ja, Silvia Roberta Zaplatić, diplomantica na Istrazivačkom smjeru – modul 3 (Moderna i suvremena umjetnost) diplomskoga studija povijesti umjetnosti na Odsjeku za povijest umjetnosti Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, izjavljujem da je diplomski rad pod nazivom „Stara pristanišna zgrada Aerodroma Zagreb: povijest izgradnje, arhitektonsko rješenje, oprema“ rezultat mog istraživanja i u potpunosti samostalno napisan. Također, izjavljujem da niti jedan dio diplomskoga rada nije izravno preuzet iz nenavedene literature ili napisan na nedozvoljen način, te da se tekst u potpunosti temelji na literaturi kako je navedeno u bilješkama, uz poštivanje etičkih standarda u citiranju i korištenju izvora.

U Zagrebu, 18. ožujka 2021.

Zahvale

Zahvaljujem se mentoru prof. dr. sc. Draganu Damjanoviću na iskazanoj pomoći i savjetima u izradi ovog diplomskog rada.

Zahvaljujem kustosici Hrvatskog muzeja arhitekture HAZU dr. sc. Ivi Ceraj na pomoći pri pronalasku korisne građe i otvorenosti za razgovore oko teme mog diplomskog rada.

Zahvaljujem se i svojoj obitelji te dečku Dini na podršci i razumijevanju.

Sadržaj:

1. Uvod.....	1
2. Zagrebački aerodromi	2
3. Izgradnja Zračne luke Zagreb 1959.-1966.	3
3.1. Naselje Pleso	4
3.2. Montažna prizemnica Jugomonta, 1959.....	5
3.3. Natječaj za novu pristanišnu zgradu.....	9
3.4. Arhitekt Josip Uhlík	12
3.5. Izgradnja pristanišne zgrade 1966. godine	14
3.6. Arhitektonska analiza pristanišne zgrade iz 1966. godine	21
3.7. Dizajner i arhitekt Bernardo Bernardi i zagrebačka zračna luka.....	27
3.8. Interijer	27
3.9. Adaptacije i proširenja zagrebačkog aerodroma: 1974.-2013.....	37
3.10. Arhitektonska analiza proširenja aerodroma 1974. godine	39
4. Komparativna analiza.....	44
4.1. Zračna luka Franjo Tuđman	50
5. Zaključak.....	52
Popis slikovnih priloga:.....	54
Popis literature:	56
Popis arhivskih izvora:	59

1. Uvod

Cilj je ovoga rada prikazati povijest izgradnje stare pristanišne zgrade *Zračne luke Zagreb*, poznate i pod nazivom *Pleso* te kontekstualizirati njezino arhitektonsko rješenje i opremu sa zbivanjima u hrvatskoj arhitekturi nakon Drugog svjetskog rata. Od tekstova koji se bave njezinom poviješću treba istaknuti na prvome mjestu monografiju¹ objavljenu 2012. godine vezano uz obilježavanje pedesete obljetnice poslovanja *Zračne luke Zagreb* čiji je urednik Zvonko Šeb. Monografija se uvelike bavi poslovanjem zračne luke, ali je također obuhvatila povijesne aspekte kao što su nastanak prvog aerodroma u Zagrebu, a donosi i kronološki prikaz razvoja *Zračne luke*. Ovaj je tekst poslužio kao polazište u istraživanju koje je nastavljeno u Hrvatskom državnom arhivu na Marulićevom trgu te u Državnom arhivu u Opatičkoj ulici u Zagrebu, gdje se čuvaju izvorni nacrti *Jugomontovog* projekta iz 1959. godine i nacrti arhitekta Josipa Uhljaka za pristanišnu zgradu iz 1966. godine te projekti istog arhitekta za proširenje aerodroma iz 1974. godine. Daljnje polazište bio je Hrvatski muzej arhitekture HAZU u kojemu se nalazi osobni arhivski fond Bernarda Bernardija, autora interijera pristanišne zgrade. Od 1976. do 1990. godine, izlazila je revija *Aerodrom Zagreb* koja je izvještavala o radnicima aerodroma i novostima u avionskom prometu u svijetu, ali i intervencijama na cijelom kompleksu aerodroma.

Godine 2017. otvorena je nova *Međunarodna zračna luka Zagreb - Franjo Tuđman*, sagrađena prema projektu arhitekata Branka Kincla, Velimira Neidhardta i Jure Radića² koja je preuzela ulogu staroga modernističkog objekta skromnijih dimenzija, arhitekta Josipa Uhljaka. Izgradnja nove pristanišne zgrade jedan je od povoda ovog istraživanja jer pitanje sudbine Uhljakovog objekta postaje aktualno gubitkom prvobitne namjene. Uhljakovo djelo u osjetljivom je položaju pošto se ne nalazi na popisu zaštićenih kulturnih dobara.

Probleme neadekvatne zaštite moderne arhitekture istraživao je povjesničar umjetnosti Ivo Maroević, a u članku iz 2006. godine navodi sljedeće „U posljednje smo vrijeme svjedoci očito namjernog, a ponekad i nenamjernog mijenjanja izgleda pročelja zgrada koje su u Zagrebu nastale početkom druge polovice 20. stoljeća, u doba dominacije tipično hrvatske, socijalističke

¹ Zvonko Šeb, *Zračna luka Zagreb = Zagreb Airport : 50 godina = years*, Zagreb: Zračna luka Zagreb, 2012.

² Nadilo, Vrančić, 2015: 374

varijante funkcionalizma“³. Isti se zaključak može primijeniti i za Uhlikov objekt koji je pretrpio niz promjena i brojna proširenja kako bi nesmetano mogao služiti svojoj svrsi i potrebi konstantno rastućeg broja putnika. Na dan otvorenja nove zračne luke, 21. ožujka 2017. godine, *Jutarnji list* razgovarao je s arhitektom Uhlikom koji je izrazio želju da se njegova zgrada vrati u prvobitno stanje, u stakleni čelični paviljon uz prijedlog da kao takav služi za specijalne prijeme kada dolaze posebni gosti.⁴

2. Zagrebački aerodromi

Povijest izgradnje aerodroma usko je vezana uz povijest avijacije u 20. stoljeću. Američki avijatičari i konstruktori braća Wilbur i Orville Wright konstruirali su prvi motorni zrakoplov u povijesti kojim su 1903. godine preletjeli 53 metara i održali se u zraku 12 sekundi.⁵ Prvi aerodromi bili su livade ili zemljani tereni s površinama za slijetanje i polijetanje duljine od nekoliko stotina do tisuću metara. Na rubu aerodroma je uobičajeno bio hangar za zrakoplove i pokazivač smjera vjetra jer se slijetalo i polijetalo uvijek u smjeru suprotnom od smjera vjetra. Za vrijeme Drugog svjetskog rata pojavili su se teški bombarderi koji nisu mogli slijetati i polijetati s travnatih i zemljanih uzletno-sletnih površina pa su se počele graditi uzletno-sletne staze s betonskim i asfaltnim kolnikom.⁶

Zračni promet u međuratnoj Jugoslaviji, odnosno tada Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca, započeo je 1928. godine otvaranjem redovne linije Zagreb-Beograd. Zagreb je bio među prvim gradovima Jugoslavije koji dobio svoj aerodrom.⁷ U kronološkom slijedu kao prvi zagrebački aerodrom navodi se onaj koji je bio smješten na livadi omeđenoj Selskom cestom i potokom Črnomercem na zapadu, Baštijanovom ulicom na jugu i željeznicom Samoborčeka na sjeveru, a nastao je 1909. godine. Zasluge za njegov nastanak pripisuju se Slavoljubu Penkali. Na toj se lokaciji prvo nalazilo samo vojno vježbalište pa je uz dopuštenje generala Radovana Grbe inženjer Penkala izgradio prvi hangar. Ovim su se aerodromom civili i vojska koristili sve do

³ Maroević, 2006.

⁴<https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/danas-se-otvara-novi-moderni-aerodrom-a-ovdje-ekskluzivno-pogledajte-kako-je-izgledalo-prvo-pleso-imao-je-predivan-paviljon-s-vrhunskim-namjestajem/5794031/> (pregledano 5. ožujka 2019.)

⁵ <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=66367> (pregledano 26. travnja 2019.)

⁶ <http://tehnika.lzmk.hr/aerodrom/> (pregledano 26. travnja 2019.)

⁷ Hrvatski državni arhiv, Fond 2039. Urbanistički institut Hrvatske, signatura 1223, Inženjering Aerodroma Zagreb, „Studija prostornog plana razvoja *Aerodroma Zagreb* 1972.“, 1972.

1926. godine.⁸ Danas je taj prostor namijenjen stambenoj izgradnji, a na mjestu nekadašnje vojarnje nalaze se drvoredi kestena.⁹ Kada je taj aerodrom postao premalen, Ministarstvo vojske i mornarice odlučilo je da je potrebno sagraditi novi civilno-vojni aerodrom, a godinu kasnije je donesena odluka o izgradnji novog aerodroma Borongaj pokraj teretnog kolodvora Čulinec.¹⁰ U proljeće 1926. godine došlo je do preseljenja vojne eskadrile s Črnomerca na Borongaj. Hangari su bili dovršeni 1932., a pristanišna zgrada svečano otvorena 1933. godine. To je bio drugi zagrebački aerodrom, ali prva zračna luka.¹¹

Nakon osnutka Glavne uprave civilnog zrakoplovstva 1946. godine u novoj jugoslavenskoj državi, prigradsko naselje Lučko odabrano je za lokaciju nove zračne luke.¹² Na odabir je utjecala blizina ceste Zagreb-Karlovac i djelomice izgrađena infrastruktura. Zbog travnatog uzletišta i slabe navigacijske opreme, zračna luka Lučko nije mogla pratiti razvoj zrakoplovstva, pa se civilni promet na njoj odvijao samo do 1959. godine.¹³

U arhivskim izvorima¹⁴ navodi se da je prva pristanišna zgrada Zračne luke Pleso bila podignuta prema projektu konstrukcijskog biroa *Jugomont*, a zbog naglog rasta broja putnika već je iduće godine bio raspisan natječaj za idejno rješenje nove zračne luke na kojemu su pobijedili arhitekti Josip i Nada Uhlik. Godine 1966. bila je predana na uporabu nova pristanišna zgrada izgrađena prema projektu arhitekta Josipa Uhlika, a opremio ju je arhitekt i dizajner Bernardo Bernardi. Ta se je zgrada, kojoj će se u nastavku teksta posvetiti posebna pažnja, koristila sve do 2017. godine kada njezinu ulogu preuzima novi kompleks zračne luke, arhitekata Branka Kincla, Velimira Neidhardta i Jure Radića, za koju je natječaj bio raspisan još 2008. godine.¹⁵

3. Izgradnja Zračne luke Zagreb 1959.-1966.

Pokraj naselja Pleso u početku se nalazilo pomoćno uzletište s travnatom pistom. Na ovome je mjestu 1943. godine njemačka vojska započela gradnju betonske uzletno-sletne staze koja je

⁸ Šeb, 2012: 16., 48.

⁹ Nadilo, Vrančić, 2015: 371.

¹⁰ Šeb, 2012: 16, 48

¹¹ Isto: 52-55.; Damjanović, 2014: 379.

¹² Isto: 97-101.

¹³ Nadilo, Vrančić, 2015: 371-372.

¹⁴ Državni arhiv u Zagrebu, Zbirka mikrofilma – Zračna luka Zagreb: MF 622/496-524; Državni arhiv u Zagrebu, Zbirka mikrofilma – Zračna luka Zagreb: MF 623/1-524

¹⁵<http://www.d-a-z.hr/hr/natjecaji/rezultati/natjecaj-za-izradu-medunarodnog-urbanisticko-arhitektonskog-natjecaja-novog-putnickog-terminala-zracne-luke-zagreb,40.html?t=r> (pregledano 22. travanj 2019.)

bila dugačka 1800 m i gradnju niza rulnih staza. U proljeće 1944. godine *Pleso* je postao glavni aerodrom za tranzitne prelete i opskrbu gorivom njemačkih vojnih zrakoplova koji su djelovali na Balkanskom poluotoku. Na aerodromu su bila tri hangara, veliki prostor za smještaj aviona, skladište streljiva, skladište goriva i protuzrakoplovna obrana. Na ljeto, također 1944. godine, njemačko ratno zrakoplovstvo obnovilo je i dogradilo hangar i radionice te skladišta.¹⁶

Nakon završetka Drugoga svjetskog rata aerodrom na Plesu preuzela je jugoslavenska vojska. Tijekom nekoliko idućih godina uzletno-sletna staza bila je pojačana i produžena.¹⁷

Sredinom pedesetih godina 20. stoljeća bilo je odlučeno da travnata uzletno-sletna staza više nije primjerena svojoj svrsi te da je putnička zgrada Aerodroma Lučko postala premalena što je bio glavni povod da 1958. godine vojska dio svojega prostora na Plesu ustupi za civilni promet.¹⁸ U organizaciji *Uprave civilnog zrakoplovstva* kao investitora pristupilo se početkom 1959. godine proširenju Vojnog aerodroma Pleso za potrebe civilnog zrakoplovstva.¹⁹ Iste godine bila je dovršena nova pristanišna zgrada i uređen okoliš pa je aerodrom registriran za civilni međunarodni promet B kategorije.²⁰

3.1. Naselje Pleso

U generalnom urbanističkom planu grada Zagreba, koji je usvojen posebnom odlukom skupštine grada kompleks Aerodroma Zagreb na lokaciji u Plesu našao je svoje istaknuto mjesto. Lokacija je bila vrlo povoljna zbog prikladne udaljenosti od grada, 17 km od centra Zagreba što je spadalo u prosjek ostalih europskih gradova gdje su zračne luke bile udaljene između 6 i 24 km od grada.²¹ Pleso je nekoć bilo turopoljsko selo čiji je naziv vjerojatno izveden iz riječi *plesmj*, odnosno plijesan u značenju pusto ili močvarno mjesto.²² Aglomeracijskim širenjem 1964. godine Velika Gorica je pripojila okolna sela Malu Goricu, Kurilovec, Pleso i

¹⁶ Šeb, 2012: 120.

¹⁷ Isto: 125.

¹⁸ Isto: 128.

¹⁹ Hrvatski državni arhiv, Fond 2039. Urbanistički institut Hrvatske, signatura 1223, Inženjering Aerodroma Zagreb, „Studija prostornog plana razvoja *Aerodroma Zagreb 1972.*“, 1972.

²⁰ Šeb, 2012: 128.

²¹ Hrvatski državni arhiv, Fond 2039. Urbanistički institut Hrvatske, signatura 1223, Inženjering Aerodroma Zagreb, „Studija prostornog plana razvoja *Aerodroma Zagreb 1972.*“, 1972.

²² Nadilo, Vrančić, 2015: 372.

Rakarje.²³ Pleso se smjestilo oko izdužene središnje livade zvane *Pleška ledina*²⁴ te se nalazi na rubnom području grada Velika Gorica. Obuhvaća izduženu centralnu zelenu površinu oko koje se protežu dvije prometnice uz koje su se formirale stambene parcele s individualnom stambenom izgradnjom. Prometnice se zatim spajaju u Plešku ulicu koja vodi do centra Velike Gorice.²⁵

Nakon Drugog svjetskog rata urbani je razvoj Zagreba bio definiran *Regulacionim planom i Direktnom regulatornom osnovom 1949.-1953.* koji je potaknuo razvoj Velike Gorice kao manjega centra čija se ekspanzija očekivala zbog položaja uz trasu željezničkih i cestovnih pravaca prema Sisku. Za koncepciju prostornog razvoja Velike Gorice od velike važnosti bilo je određivanje trase željezničke pruge, magistralnih prometnica i zone zračne luke, koje svojim položajem određuju granicu prirodnom širenju naselja na zapadnom i južnom rubu 1960-ih godina. Revizijom detaljnog urbanističkog plana u naseljima Kurilovec, Pleso i Rakarje formirani su podcentri, a okolne poljoprivredne površine zamišljene su kao radne zone tih naselja. U naselju Pleso, zbog blizine Zračne luke Zagreb, planiran je razvoj turističke djelatnosti.²⁶

Za današnju prostornu organizaciju centralnog djela naselja Pleso zaslužna je arhitektica Ljiljana Doležal koja je autorica Provedbenog urbanističkog plana iz 1985. godine.²⁷

U nastavku teksta analizirat će se pojedinačne građevine podignute vezano za izgradnju kompleksa aerodroma, kronološkim redosljedom kako su građene, odnosno dograđivane.

3.2. Montažna prizemnica Jugomonta, 1959.

Prva građevina koja je označila početak izgradnje kompleksa međunarodne zračne luke na Plesu jeste montažna prizemnica podignuta 1959. godine. U ovome radu analizirat će se preko izvorne arhivske građe o izgradnji civilnog aerodroma *Pleso* koja se čuva u Državnom arhivu u Zagrebu. Sačuvani dokumenti omogućuju praćenje razvoja i promjena na pristanišnoj zgradi te daju uvid u izvorne tlocrte i presjeke.

²³ Puhmajer, 2005: 9.

²⁴ Isto: 21.

²⁵ Vahčić Lušić, 2005: 13.

²⁶ Vujica, 2005: 67-70.

²⁷ Vahčić Lušić, 2005: 113.

Uprava civilnog zrakoplovstva Aerodrom „Zagreb“-Lučko-Pleso u siječnju 1959. godine zatražila je odobrenje lokacije za izgradnju civilnog aerodroma *Pleso*. Uz zahtjev bili su priloženi situacijski nacrti pristanišnog kompleksa izrađeni po nacrtu Urbanističkog zavoda grada Zagreba 1959. godine. Krajem siječnja iste godine, bila je odobrena lokacija za izgradnju civilnog aerodroma *Pleso* na jugozapadnom dijelu postojećeg aerodroma Vojne pošte broj 8115-26.²⁸ Projekt pristanišne i upravne zgrade bio je izrađen od strane konstrukcijskog biroa tvornice montažnih zgrada *Jugomont* iz Zagreba, a potpisali su ga Tea Furman Altaras i Željko Solar.²⁹ Građevinsko montažno poduzeće *Jugomont* osnovano je 1955. godine, kada je zaključkom radničkog savjeta poduzeća *Izolit* njegov pogon „građevni odjel montažnih i polumontažnih kuća“ izdvojen u samostalno poduzeće. Poduzeće je nazvano *Jugomont – tvornica montažnih kuća i građevnih elemenata, Zagreb*. U toku svog razvoja *Jugomont* je promijenio više sistema. Od 1955. do kraja 1958. godine proizvode se elementi po sistemu ing. Miroslava Helebranta. Helebrantov sistem korišten je pri izgradnji Mikrorajona u Držićevoj ulici i Željezničke kolonije na Livadarskom putu. Među Jugomontova najznačajnija ostvarenja spadaju montažni sistemi za izgradnju JU-60 i JU-61 koje su patentirali ing. Željko Solar, arh. Bogdan Budimirov i ing. Dragutin Stilinović.³⁰ Ti sistemi koristili su se za podizanje zgrada „limenki“ koje je moguće vidjeti u Folnegovićevom naselju, Borongaju, Zapruđu, Utrini i Remetinečkom gaju, a nadimak su dobile po membranama od aluminijskog lima kojim su obložena njihova pročelja.³¹

Jugomontova pristanišna zgrada bila je prizemnica s kosim krovom i jednostavnim pročeljem, izvedena prema sistemu U-17. U monografiji zračne luke nije joj se pridalo puno pažnje, tek je jednom rečenicom naznačeno da je 1959. godine podignuta, a aerodrom registriran za civilni međunarodni promet B kategorije.³² Njezino postojanje uopće nije spomenuto u *Jugomontovom listu za probleme industrijalizacije građevinarstva* koji je počeo izlaziti 1961. godine iako je u njemu nekoliko članaka posvećeno dotadašnjim realizacijama. Uspoređujući fotografije pristanišne zgrade s fotografijama ostalih Jugomontovih objekata nastalih 1959. godine moguće je uočiti da se radi o vrlo sličnoj arhitektonskoj koncepciji. Prvi objekti su bili od „sendvič panoa“ koji su završavali s polukružnim salonitnim polucijevima međusobno spojenih brtvilima. Sistem je bio loš, jer je imao toplinske mostove, a kroz spojeve je prodirala voda od

²⁸ Državni arhiv u Zagrebu, Zbirka mikrofilma – Zračna luka Zagreb: MF 622/496-524 (dalje DAZ: MF 622/496-524)

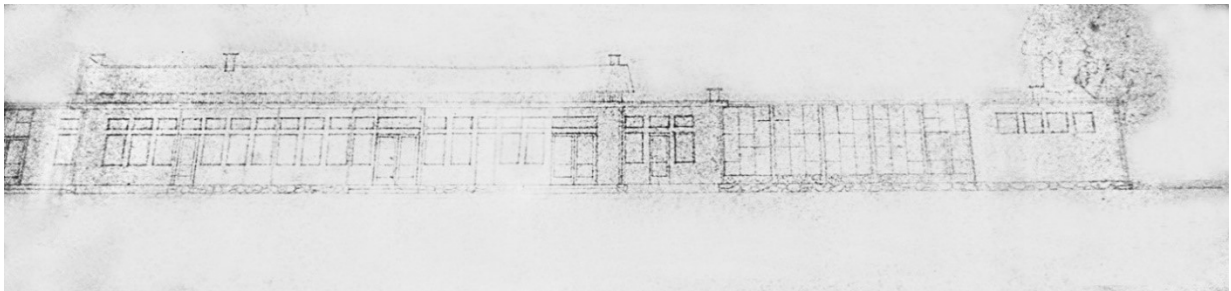
²⁹ DAZ: MF 622/496-524

³⁰ Holub, 1962: 25.; Solar, 1962: 11-12.; Zlomislić, 1961: 1.-2.

³¹ <https://www.jutarnji.hr/kultura/art/bogdan-budimirov-vizionar-koji-je-u-socijalizmu-stvorio-dom-za-30.000-ljudi-1736004>, pregledano 16. veljače 2020.

³² Šeb, 2012: 128.

oborina. Sistem razvijen 1959. godine bio je koncipiran za prizemne objekte, a dominantni elementi objekta su bili: *dosta simpatični kosi krov i zabati od salonita, kao i podnožje objekta, koje se izvodilo u kamenu, drugim riječima, da su upravo nemontažni elementi davali glavnu karakteristiku inače montažnom objektu*, kako je to Željko Solar opisao³³. Osnovna koncepcija sistema je bila u tome da su svi zidni panoi univerzalni, a otvori na fasadnim panoima predstavljaju u stvari perforacije jednog konstruktivnog elementa. Naglašena montažnost zida zbog vidljivih brtvila bila je loše prihvaćena i davala je povoda da se takvi objekti proglase „barakama“.³⁴ Dužinom cijelog pročelja, proteže se nadstrešnica. Uz nacrt je priložen popis prostorija s njihovim namjenama, dimenzijama i vrstom poda pa se tako zna da je pristanišna zgrada sadržavala šaltere JAT-a, šaltere za primanje i izdavanje putovnica, carinske pultove, kiosk za prodaju novina, časopisa i duhana, kuhinju, spremište namirnica, sanitarne prostorije i malu garderobu, restoran i bar, prostoriju za nosače, telefonske kabine, prostoriju za unutrašnje poslove, boksove za osobni pregled, tranzitni restoran i bar, prostoriju za šefa kuhinje i upravu restorana te pričuveno spremište. Kao vrsta poda dominirao je linoleum, a bili su zastupljeni i teraco, pompeano te cementna glazura, a ukupna korisna površina iznosila je 610,96 m².³⁵



Slika 1 - Nacrt Jugomontove pristanišne zgrade, Državni arhiv u Zagrebu, Opatička 29. Zbirka mikrofilma – Zračna luka Zagreb: MF 622/496-524; MF 623/1-524

³³ Solar, 1962: 11-12.

³⁴ Holub, 1962: 25, Solar, 1962: 11-12.

³⁵ DAZ: MF 622/496-524



Slika 2 - Montažno naselje na Livadarskom putu, Fotografski album Razvoj tvornice Jugomont, HPM, Inv. br. 12617



Slika 3 - Zračna luka Zagreb 1959., Željko Krčadinac: <https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/danas-se-otvara-novi-moderni-aerodrom-a-ovdje-ekskluzivno-pogledajte-kako-je-izgledalo-prvo-pleso-imao-je-predivan-paviljon-s-vrhunskim-namjestajem-5794031>



Slika 4 - Zračna luka Zagreb 1959., Šeb, Zvonko: „Zračna luka Zagreb = Zagreb Airport : 50 godina = years“, Zračna luka, Zagreb, Zagreb (2012.)

3.3. Natječaj za novu pristanišnu zgradu

Uvođenje novih linija i većih zrakoplova dovelo je vrlo brzo do porasta broja putnika³⁶ što je zahtijevalo izgradnju nove, veće pristanišne zgrade pa je 1960. godine bio raspisan natječaj za njezine projekte.

Dragocjene podatke o održanom natječaju za idejno rješenje nove putničke zgrade zračne luke doznajemo iz članka arhitekta Zdenka Kolacija, objavljenoga u časopisu *Čovjek i prostor*³⁷ 1961. godine. Na natječaj je pristiglo samo šest radova. Jedan od pretpostavljenih uzroka slabom odazivu je to da su u Zagrebu neposredno prije ljetnih mjeseci, gotovo u isto vrijeme, bila raspisana tri javna arhitektonska natječaja: za robnu kuću i kino, za zgradu pravosuđa te za aerodrom. Od tih triju natječaja, najmanje je radova pristiglo na natječaj za aerodrom. Moguće je da je problem bio i u tome da u to vrijeme nije bilo dovoljno stručnjaka koji su poznavali

³⁶ Šeb, 2012: 141.

³⁷ Zdenko Kolacio, „Pristanišna zgrada aerodroma Zagreb“ u: *Čovjek i prostor* 106 (1961.)

arhitekturu takve namjene, a literatura je bila teško pristupačna te da su postojali i propusti raspisa kao što su nejasno objašnjen promet prtljage i putnika, paviljon za svečane dočeke i sam pristanišni objekt.³⁸

Prvo mjesto za idejno rješenje odnio je natječajni rad arhitekata Josipa i Nade Uhlík. Drugoplasirani rad izradili su arhitekti Milan i Vladimir Korolija i Milorad Ivković, a trećeplasirani arhitekti Sofija Paligorić-Nenadović, Vladislav Ivković i Dušanka Menegelo. Kao glavni problem kod drugoplasiranog rada arhitekt Kolacio je izdvojio da su ambijenti slabi i rastrgani te da izgleda kao da arhitektura nije povezana s postavljenom shemom kretanja. Jedinu pozitivnu stvar koju je istaknuo vezano uz taj rad bila je da je jasno riješen promet putnika i prtljage. Glavna zamjerka za rad koji je osvojio treće mjesto bila je da su tokovi putnika kroz zgradu predugački te da smještaj sortirnice nepotrebno povećava transport prtljage.³⁹

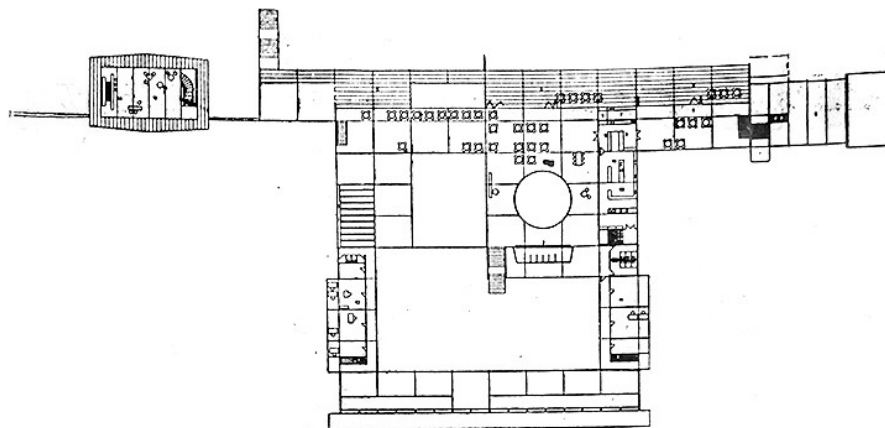
Prvoplasirani rad arhitekata Josipa i Nade Uhlík dobio je pohvale da se ističe tlocrtnom čistoćom i oblikovno uspješnim unutarnjim i vanjskim prostorima, da dobro rješava promet putnika te da u cijelosti odaje rad suvremene arhitektonske koncepcije. Kao nedostatak izdvojen je promet prtljage koji nije najuspješnije riješen. Autori su posvetili posebnu pažnju prostoru glavne hale i povezivanju hale s platformom i restoranom na prvom katu, da su vizualni kontakt s platformom postigli formiranjem patia koji od glavne hale dopire do spomenute platforme te da su takvim rješenjem htjeli putnicima u odlasku u lokalnom i međunarodnom prometu još jasnije obilježiti putove njihovih kretanja.⁴⁰

U članku su jedino priloženi nacrti prvoplasiranog idejnog rješenja arhitekata Josipa i Nade Uhlík pa nije poznato kako su ostali natječajni radovi bili oblikovno riješeni.

³⁸ Isto: 6.

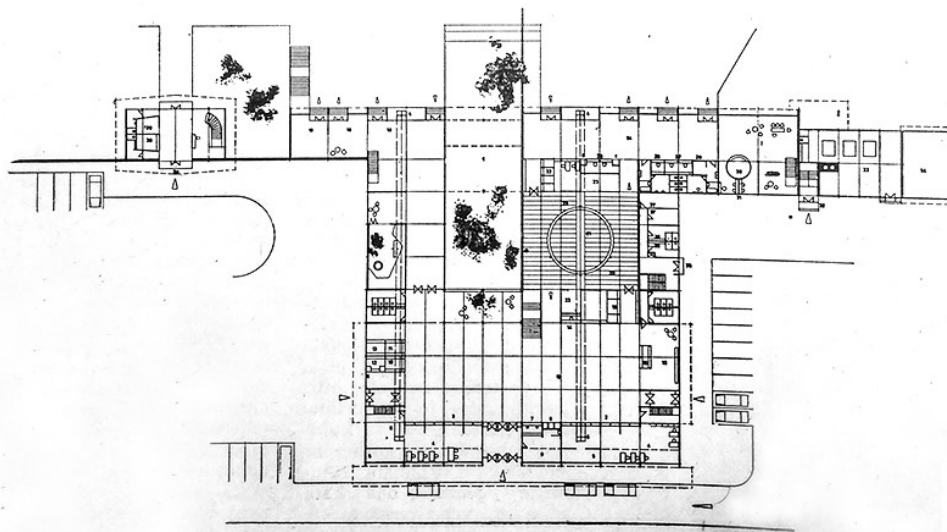
³⁹ Isto: 6.

⁴⁰ Isto: 6.



Pristanišna zgrada aerodroma u Zagrebu. Gore: Tlocrt 1 kata, a dolje tlocrt prizemlja

Slika 5 - Natječajni rad arhitekata Josipa i Nade Uhlik (1. kat), Kolacio, Zdenko: „Pristanišna zgrada aerodroma Zagreb“, u: Čovjek i prostor, Zagreb (siječanj 1961.) br. 106



Slika 6 - Natječajni rad arhitekata Josipa i Nade Uhlik (prizemlje), Kolacio, Zdenko: „Pristanišna zgrada aerodroma Zagreb“, u: Čovjek i prostor, Zagreb (siječanj 1961.) br. 106

3.4. Arhitekt Josip Uhlik

Prije nego što se prijeđe na analizu zgrade aerodroma, potrebno je kratko osvrnuti se na njezina arhitekta.

Hrvatski arhitekt i urbanist Josip Uhlik rodio se 1921. godine u Tuzli. Sin je Margarete i Josipa Uhlika. Njegov otac, Josip Uhlik bio je slikar i kartograf po zanimanju. Za kartografiju se specijalizirao u Dresdenu i Milanu. Očeva kartografska i slikarska fascinacija zasigurno je potaknula sinove na odabire svojih profesija pa je Uhlikov mlađi brat Vinko po zanimanju slikar, arhitekt i urbanist. Prije nego što se počeo baviti arhitekturom Josip Uhlik crtao je stripove koji su bili tiskani u dnevnim novinama.⁴¹ Skupa sa svojom suprugom Nadom Uhlik studirao je na Arhitektonskom odsjeku Tehničkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu te su oboje diplomirali 1948. godine.⁴² Nakon diplome započeli su djelovanje u Rijeci gdje su radili deset godina u Centralnom birou za projektiranje, od 1954. reorganiziranom u Rijeka-projekt. Tamo su se specijalizirali za projektiranje industrijskih objekata te infrastrukture (pomorske lučke komplekse i mostove).⁴³ U tom su razdoblju zajedno sudjelovali na brojnim natjecajima, s vrlo uspješnim rezultatima, no u poratnom desetljeću još nije bilo mogućnosti za izvedbu većine njih.⁴⁴

Djelovanje Nade Uhlik za sada nije istraženo, osim riječke faze koje se dotaknula povjesničarka umjetnosti Lidija Butković Mićin u monografiji *Ada Felice Rošić i Nada Šilović - Ženski trag u arhitekturi Rijeke*⁴⁵ te članku *Women's Contribution in Architectural History of Rijeka during the 1950s and 1960s*⁴⁶. Godine 1955. u Rijeci se održao natjecaj za projektiranje individualnih stambenih jedinica na kojemu se proslavila u svim kategorijama i tako osvojila šest nagrada. To je bio i jedini natjecaj na koji se prijavila samostalno tijekom riječke faze, a s Josipom

⁴¹ Lederer, Vraneša, 2016: 46; Mehulić, 2019: 9-10.

⁴²<https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/danas-se-otvara-novi-moderni-aerodrom-a-ovdje-ekskluzivno-pogledajte-kako-je-izgledalo-prvo-pleso-imao-je-predivan-paviljon-s-vrhunskim-namjestajem/5794031/> (pregledano 23. kolovoza 2020.)

⁴³ iz razgovora s Lidijom Butković Mićin 20. kolovoza 2020., Lidija Butković Mićin „Women's Contribution in Architectural History of Rijeka during the 1950s and 1960s“ u: *Proceedings of the 2nd MoMoWo International Conference-Workshop*, (Ljubljana, RC SAZU, Založba ZRC), (ur.) Helena Seražin, Caterina Franchini, Emilia Garda, 2018., str. 95-108.

⁴⁴ iz razgovora s Lidijom Butković Mićin 20. kolovoza 2020.

⁴⁵ Lidija Butković Mićin, *Ada Felice Rošić i Nada Šilović - Ženski trag u arhitekturi Rijeke*, katalog izložbe (29. 11. 2013. – 7. 1. 2014.) Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2013.

⁴⁶ Lidija Butković Mićin „Women's Contribution in Architectural History of Rijeka during the 1950s and 1960s“ u: *Proceedings of the 2nd MoMoWo International Conference-Workshop*, (Ljubljana, RC SAZU, Založba ZRC), (ur.) Helena Seražin, Caterina Franchini, Emilia Garda, 2018.

Uhlikom sudjelovala je na projektu za tvornicu *Vulkan* (1952.), ali završni dizajn potpisuje samo on. Zajedno su izradili i projekte za zimsko plivalište na Pećinama (1950., nerealizirano) dok je njihov projekt za robnu kuću u Brajdici (1956.) bio plasiran na drugo mjesto.⁴⁷

Zbog uspješnog rada, arhitekt Uhlik primio je poziv zagrebačkog gradonačelnika Većeslava Holjevca da se vrati u Zagreb. U razdoblju preseljenja u Zagreb s Nadom Uhlik izradio je idejni projekt za pristanišnu zgradu Aerodroma Zagreb koji je osvojio prvo mjesto na natječaju,⁴⁸ no ona nije potpisana na izvedbenim projektima.

Kasnije se zaposlio u Urbanističkom zavodu grada Zagreba kao pomoćnik direktora, a bio je i na čelu tima koji je izradio prvi poslijeratni Generalni urbanistički plan grada Zagreba iz 1971. godine. Nakon toga radio je u Zračnoj luci Zagreb u arhitektonskom birou gdje je bio zaposlen do umirovljenja 1983. godine.⁴⁹

Djelovanje Josipa Uhlika do danas nije u potpunosti istraženo te sva njegova ostvarenja još uvijek nisu popisana na jednom mjestu. Neka od njegovih najistaknutijih izvedenih djela su Glavna hala tvornice „Jugoturbina“ u Karlovcu (1950.), zgrada Socijalnog osiguranja u Rijeci (1962.) te pristanišna zgrada zračne luke u Zagrebu (1966., proširenje 1974.). Među njegove značajne arhitektonske natječajne radove spadaju Zimsko plivalište u Pećinama u Rijeci (1950., s Nadom Uhlik), stambene zgrade na Bulevaru Marxa i Engelsa u Rijeci (1950.), hotel „Terminus“ u Gružu (1952.) i hotel na Plitvicama (1953., s Nadom Uhlik). Arhitekt Uhlik autor je, kako je već i spomenuto, i nekih vrijednih urbanističkih planova kao što su Urbanističko rješenje naselja Trnsko (1959.), Regulacija gradskog središta Zadra (1960.), projekta za Mikrorajon Novi Zagreb (1960.), Urbanističkog rješenja savskog priobalnog područja u Zagrebu (1960.), Urbanističkog rješenja naselja Zapruđe (1963.), Urbanističkog rješenja za stambene solitere u naselju Siget (1966.), Idejnog urbanističkog rješenja Trnja (1966.), a od osobite je važnosti njegov Generalni urbanistički plan grada Zagreba (1971.).⁵⁰

Mnogi Uhlikovi projekti ostali su skriveni od očiju javnosti jer su bili označeni šifrom „tajna“ te niti jedan nacrt nije zadržao u svome posjedu. *Radeći u vremenu u kojem su arhitekti bili*

⁴⁷ Butković Mićin, 2018: 95-108.

⁴⁸<https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/danas-se-otvara-novi-moderni-aerodrom-a-ovdje-ekskluzivno-pogledajte-kako-je-izgledalo-prvo-pleso-imao-je-predivan-paviljon-s-vrhunskim-namjestajem/5794031/> (pregledano 23. kolovoza 2020.)

⁴⁹ Isto

⁵⁰ Lederer, Vraneša, 2016: 46., <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=63034> (pregledano 20. kolovoza 2020.)

*zvijezde gradilišta, a ne časopisa*⁵¹, sudjelovao je u sveukupnom podizanju standarda vlastite sredine te je pripadao naraštaju arhitekata koji su vjerovali da arhitekturom mogu poboljšati svijet. U svim njegovim djelima vidljiva je izrazita prednost funkcije pred ostalim elementima, a jasno se uočava da uvažava mjerilo jednog čovjeka radije nego mjerilo mnoštva. Njegov arhitektonski opus najviše je obilježila pristanišna zgrada Zračne luke Zagreb za koju je dobio brojna arhitektonska priznanja.⁵²

Arhitekt Uhlik dobitnik je sljedećih nagrada: Nagrade grada Zagreba (1967.), nagrade Viktor Kovačić (2004.) i nagrade za životno djelo Vladimir Nazor (2015.).⁵³

3.5. Izgradnja pristanišne zgrade 1966. godine

Ubrzo nakon što je idejno rješenje arhitekata Josipa i Nade Uhlik osvojilo prvo mjesto na natječaju 1960. godine, započelo je daljnje planiranje kompleksa zagrebačke zračne luke. Godine 1962. godine bio je postavljen kamen temeljac, a od tada do 1966. godine radovi su bili prekinuti dva puta, a prvotni planovi korigirani i dopunjavani.⁵⁴ Projekte je bilo potrebno mijenjati stoga što šest godina ranije, kada je bio raspisan natječaj, nitko nije znao da će se broj putnika i aviona godišnje povećati više od trideset posto. Došlo je i do nekoliko prekida radova zbog nedostatka novca. U izgradnju i opremanje pristanišne zgrade bilo je na kraju uloženo sto milijuna novih dinara i još 800.000 za komunalije (parkiralište, okolno zelenilo, park).⁵⁵

U rujnu 1962. godine Zrakoplovna luka Zagreb zatražila je odobrenje lokacije za smještaj pristanišne zgrade u sastavu aerodroma *Pleso*, a zahtjevu je bila priložena razrađena situacija tražene lokacije. Iz ove se situacije vidjelo da je objekt uklopljen u postojeće stanje objekata u području aerodroma *Pleso*, a jasno se može uočiti da tražena lokacija sa svojim smještajem u odnosu na postojeće objekte i prilazne putove čini jednu cjelinu. Odobrenjem lokacije omogućena je izgradnja pristanišne zgrade od strane Građevinsko-projektnog biroa *Metalprojekt* Zagreb prema projektu arhitekta Uhlika.⁵⁶

⁵¹ Goran Rako, <http://uha.hr/josip-uhlik/> (pregledano 20. kolovoza 2020.)

⁵² Isto

⁵³ Isto

⁵⁴ Šeb, 2012: 146.

⁵⁵ Burić, 1966: 7.

⁵⁶ DAZ: MF 623/1-524

U ožujku 1963. godine, nakon odobrenja izgradnje i tehničke kontrole *Sekretarijat za građevinarstvo, komunalne i stambene poslove* zahtijevao je neke izmjene u projektu. Čelične konstrukcije trebalo je umjesto lanit pločama prekriti vatrostalnim materijalom, u sklopu tranzitnog prostora bilo je potrebno dodati dvije sobe hotelskog tipa s po dva kreveta za putnike koji moraju ostati na aerodromu, u sklopu šaltera za ulazne putnike trebalo je predvidjeti manju prostoriju za izdavanje viza i pretprostor – čekaonicu gdje bi se putnicima omogućilo ispunjavanje formulara. Tank buffet je trebalo odvojiti za unutarnji promet kao i restoran za tranzitne putnike te odvojiti dopremu i otpremu putničkih prtljaga kako se ne bi miješala od izlaznih i ulaznih putnika.⁵⁷

Iste godine, 1963., izdana je i građevinska dozvola investitoru, Zrakoplovnoj luci Zagreb-Pleso, za izgradnju pristanišnog objekta u sastavu civilnog aerodroma *Pleso*. Prvobitne dimenzije iznosile su 60/49.5 m, a uključivale su jednokatni objekt s paviljonom za svečane dočeke i objektom za pristup izletnika. Bilo je planirano da se objekti smjeste južno od postojeće upravne zgrade aerodroma nastavno na nju i u građevnoj liniji već postojećeg objekta upravne zgrade sa sjeverozapadne strane.⁵⁸

U siječnju 1963. godine u vezi zaključka Komisije za reviziju projekata Narodnog odbora grada Zagreba odobren je glavni projekt za izgradnju radio radionice s kancelarijama na Aerodromu *Pleso* izrađen od strane arhitektonskog projektnog biroa *Betonprojekt* iz Velike Gorice uz neke revizije poput toga da je potrebno sve dijelove drvene krovne konstrukcije iznad prostora garaže impregnirati u svrhu teže zapaljivosti.⁵⁹

U ožujku 1963. godine *Zrakoplovna luka Zagreb* i *Pan Adria*, poduzeće za zračni promet, Zagreb zatražili su odobrenje za izgradnju radionice s garažom što je bilo odobreno tako da se objekt u veličini 56.40/10.50 m, udaljen od objekta telefonske centrale s južne strane 5 metara, s istočne strane dolazi u postojeće građevne linije spomenutog objekta centrale, a sa sjeverne strane postavljen je na udaljenost od 8 metara od postojeće betonske piste. Radove je bilo potrebno izvesti prema izrađenima projektima *Betonprojekta*, arhitektonsko projektnog biroa poduzeća *Beton*.⁶⁰

⁵⁷ Isto

⁵⁸ Isto

⁵⁹ Isto

⁶⁰ Isto

Nakon izgradnje ukupna površina objekta iznosila je 4.800 m² (prizemlje 3.100 m², kat 1.700 m²), a predviđeni maksimalni kapacitet bio je oko 500 putnika.⁶¹ Radove je izvodila *Industrogradnja* s nizom suradnika kao što su radnici poduzeća *Vlado Četković, Braća Kavurić* koji su izveli željeznu konstrukciju, *Kovinar* Maribor bravarske radove te tvornica namještaja iz Sevnice koja je bila zadužena za stolarske radove.⁶² Kao konstruktor radio je inženjer Gospodnetić, a projektanti instalacija bili su Pecarić i Neumann. Za konstrukciju su bili odabrani čelik, staklo, beton i kamen. Čelik je bio najprimjereniji materijal za postizanje velikih raspona (od 15 i 18 m) u prednjem i centralnom prostoru. Vitki stupovi koji nose tu konstrukciju ostavljali su dojam prozračnosti interijera.⁶³ Aerodrom je bio opremljen s tada najsuvremenijim uređajima, automatskim ulaznim vratima, čija je cijena iznosila 25.000 dolara te *solarima*, uređajima kojima se automatski označava vrijeme polaska i dolaska aviona koji je koštao 30.000 dolara i bio prvi takav uređaj kod nas.⁶⁴

Zahvaljujući legendi uz tlocrt možemo zaključiti da je pristanišna zgrada u prizemlju izvorno sadržavala odvojeni ulaz i izlaz te odvojene šaltere za domaći promet i međunarodni promet, službu informacija, kiosk u kojemu se prodaju suveniri, novine i cigarete, kiosk za prodaju cvijeća, mjenjačnicu, restoran, prostor za provođenje kontrole putovnica u odlasku i dolasku, carinsku salu, tranzitnu salu, prostor za prtljagu domaćeg i međunarodnog prometa, uredske prostorije, toplinsku stanicu, gospodarski ulaz, pristup na izletnički toranj i terasu te putničku platformu, a legende uz tlocrt prvog kata nas informiraju da su se tamo nalazili zračni prostor, bar, domaći i tranzitni restoran, terasa restorana, kuhinja, ekonom, prostor za namirnice, hladnjača, garderoba osoblja, salon, prostor za strane kompanije i prvi kat izletničkog tornja.⁶⁵

Godine 1966. u pogon se stavlja nova pristanišna zgrada s pratećim objektima i produženi dio sletne staze. Produženjem staze i proširenjem rulne staze omogućeno je da aerodrom dobije najvišu, odnosno „A“ klasu. Izgradnju novih objekata realizira novo oformljeno poduzeće „Zrakoplovna luka Zagreb“ koje preuzima kao privredna organizacija rukovođenje cijelim aerodromskim programom koje je do tada bilo u nadležnosti „Uprave civilnog zrakoplovstva“. Spomenuto poduzeće tokom godina mijenja naziv u Aerodrom Zagreb.⁶⁶

⁶¹ Pavlović, 1968: 34-38.

⁶² Đorđević, 1966: 7.

⁶³ Pavlović, 1968: 34-38.

⁶⁴ Đorđević, 1966: 7.

⁶⁵ Pavlović, 1968: 34-38.

⁶⁶ Hrvatski državni arhiv, Fond 2039. Urbanistički institut Hrvatske, signatura 1223, Inženjering Aerodroma Zagreb, „Studija prostornog plana razvoja *Aerodroma Zagreb* 1972.“, 1972.

Odbrojavanje otvorenja Aerodroma Zagreb započelo je već nekoliko mjeseci unaprijed, a novine poput *Večernjeg lista*⁶⁷ i *Vjesnika*⁶⁸ redovito su izvještavale o radovima. Isprva se nagađalo da će zračna luka svojim prvim putnicima otvoriti vrata krajem svibnja, no to se ipak dogodilo početkom srpnja. Bitka s vremenom odvijala se na gradilištu tehničko-operativnog bloka, uz koji se gradio 30 metara visoki komandni toranj koji je činio jezgru zrakoplovne luke. Komandni toranj je bio opremljen najsuvremenijim uređajima za upravljanje zračnim prometom tog vremena.⁶⁹

Direktor aerodroma Antun Jugović zamislio je zagrebačku zračnu luku kao građevinsko-izletničku atrakciju koju vrijedi pogledati, odnosno da osim putnika privuče i izletnike. Za izletnike je osmišljen ugodan restoran s rekreacijskom okolicom koja sadrži šumarak s klupama i uređenim šetalištem. Autorica koncepta zelenih površina jedna je od najistaknutijih autorica vrtne (krajobrazne) umjetnosti u Hrvatskoj, Mira Halambek-Wenzler, čije se zasluge nedovoljno ističu unatoč brojnim pohvalama. Pristup Mire Halambek-Wenzler istodobno je modernistički i kontekstualan, što znači, da teži skladu urbanog i prirodnog ambijenta, arhitekture i krajolika, kojima dodaje nove estetske, uporabne i doživljajne vrijednosti. Svoj život i rad posvetila je unapređenju javnog interesa i društvenog prostora, namijenjenog zajedništvu, odmoru od svakidašnjice i rekreaciji, dokolici i igri u ambijentu kultivirane prirode i umjetničkih intervencija. Visoki etički naboj, služenje čovjeku i građaninu, težnja estetskoj utopiji zasnovanoj na sintezi prirode i umjetnosti temelji su na kojem je izgradila svoj bogat opus.⁷⁰

Izletnicima je bilo omogućeno odšetati i na krov nove zgrade koji je izveden tako da može poslužiti kao dopunski vidikovac uz 10 metara visoki toranj koji je sagrađen jedino za promatranje spektakala na pisti. Uprava aerodroma uspostavila je i redovitu autobusnu vezu vlastitim vozilima između centra grada i zrakoplovne luke kako bi do nje mogli doći i oni koji ne posjeduju automobile. U želji da se privuče što više izletnika, parkiralište za vidikovac se nije naplaćivalo. Cijene usluga bile su za ono vrijeme prosječno visoke, otprilike kao u Gradskoj kavani – jedna kava 1,30 novih dinara. Planiralo se da se iduće godine sagradi manji motel s 12 soba te uz njega bazen.

⁶⁷ Dorđević, B.: „Izletište na pisti“, u *Večernji list*, Zagreb (6. lipnja 1966.)

⁶⁸ „Zračna luka u svibnju“, u: *Vjesnik*, Zagreb (4. travnja 1966.); „Aerodrom Zagreb otvara vrata“, *Vjesnik*, Zagreb (14. srpnja 2020.); „Zagreb pred otvorenjem“, u: *Vjesnik*, Zagreb (28. srpnja 1966.)

⁶⁹ St., 1966.: naslovna stranica

⁷⁰ Burić, 1966: 7. ; arhiva.ulupuh.hr/hr/straniceclanova.asp?idsekcije=14&idclana=641 (pregledano 14. srpnja 2020.)

Najveći hol novog objekta bio je zamišljen da nalikuje na ulicu s mnogo prodavaonica i različitih usluga kojima se nudi sve što putnicima može zatrebati prije i poslije putovanja. Poseban trud uloženi je u službu informacija, ne samo oko letenja nego i turističkih, zatim onih o zbivanjima u Zagrebu. Tu su bili i *Autotehna* za iznajmljivanje vozila na posudbu, mjenjačnica te dva odvojena restorana. Još je nedostajala nadstrešnica za čuvanje vozila putnika koji na aerodrom dođu automobilom što se planiralo dograditi kada se za to namaknu financijska sredstva.⁷¹

Nakon otvorenja uslijedili su brojni novinski članci i komentari struke.

Po realizaciji objektu su bile dodijeljene dvije nagrade – Nagrada skupštine Grada Zagreba za najuspješniju arhitektonsku realizaciju u 1966. godini te godišnja nagrada *Vladimir Nazor*.⁷²

Nakon otvorenja, tada novog Aerodroma Zagreb, on je bio ekskluzivno mjesto na kojemu je bilo moguće pronaći razne poznate osobe, što su tadašnji novinari dobro iskoristili pa su brojne tiskovine učestalo izvještavale o poznatim osobama koje su prolazile kroz aerodrom kao na primjer članak u *Večernjem listu*⁷³ 28. travnja koji je izvještavao o posjeti poljskog ministra vanjske trgovine Witolda Trapczyńskiego kojega su na aerodromu dočekali član Izvršnog vijeća Sabora Nikola Šušnjar i podsekretar u Sekretarijatu za privredu Slavko Lukas te 30. lipnja⁷⁴ kada su se na aerodromu zadržali potpredsjednik poljske vlade i predsjednik planske komisije Stefan Jendrychowski i ministar vanjskih poslova Adam Rapacki, a *Vjesnik*⁷⁵ je 2. kolovoza 1966. godine zabilježio putovanje iz Zagreba u Rim Sirimavo Bandaranaike, ondašnje predstavnice Cejlonske stranke slobode. Arhitekt Uhlik se u intervjuu za *Jutarnji list* prisjetio kako je 1968. godine u Zagreb sletio Roy Thinnes, glavni glumac tada popularne serije *Dugo toplo ljeto*. Tom se je prilikom na terasu koja je gledala prema pisti stisnulo preko 3000 obožavateljica. Terasa nije bila projektirana da primi toliko osoba, pa je postojala opasnost da će se zgrada urušiti. Uhlik je napomenuo kako je baš zbog forme paviljona pristanišne zgrade bilo izračunato na centimetar i kilogram što se može, a što ne.⁷⁶

⁷¹ Burić, 1966: 7.

⁷² Pavlović, 1968: 34-38.

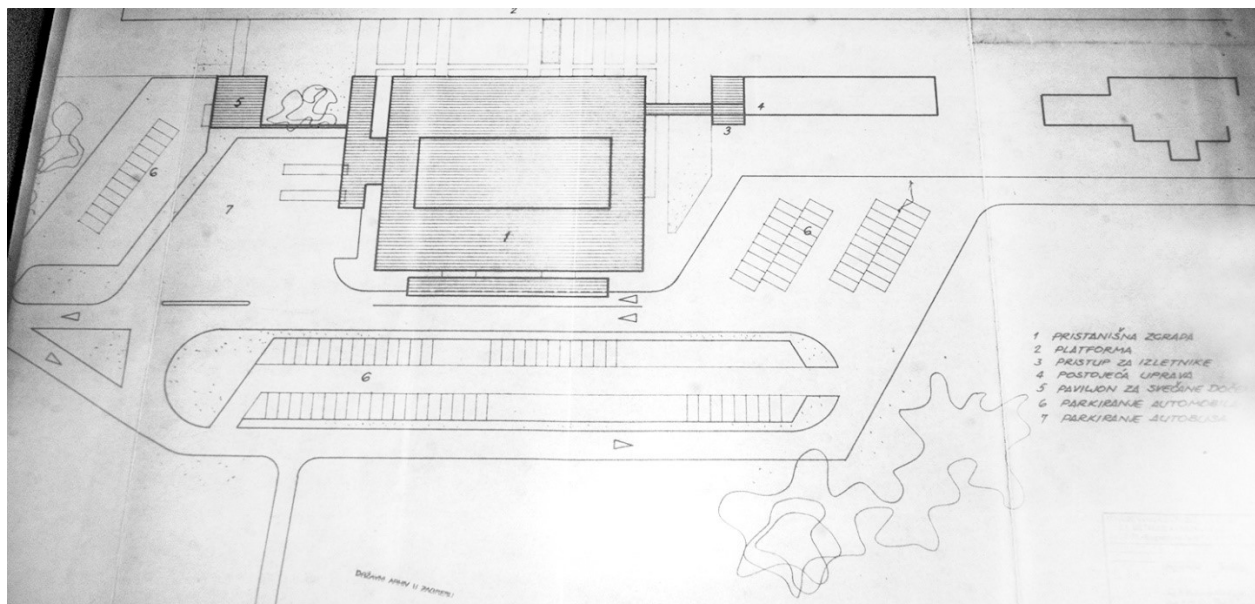
⁷³ Lipić, 1966: 16.

⁷⁴ Isto, str. 16.

⁷⁵ Z. F., 1966: 7.

⁷⁶<https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/danas-se-otvara-novi-moderni-aerodrom-a-ovdje-ekskluzivno-pogledajte-kako-je-izgledalo-prvo-pleso-imao-je-predivan-paviljon-s-vrhunskim-namjestajem/5794031/> (pregledano 5. ožujka 2019.)

Godine 1968. u časopisu *Arhitektura* hrvatski književnik i publicist Boro Pavlović posvetio je članak pristanišnoj zgradi zračne luke u kojemu je valorizirao arhitektonsko dostignuće arhitekta Josipa Uhljeka i opremu interijera dizajnera Bernarda Bernardija. Njegova kritika bila je vrlo pozitivna. Smatrao je da je pristanišna zgrada u „neumitnoj dijalektici inozemnog prometa istodobno i kutak suvremenog svijeta“, ali i neka vrsta malog prihvatnog, prijemnog pa i reprezentativnog *salona* za mnogobrojne goste. Također je smatrao da Aerodromu Zagreb treba odati priznanje na doličnom održavanju takvih reprezentativnih prostora, posebice u pogledu estetskog tretiranja hortikulturalnog dijela zračne luke.⁷⁷ Arhitekt Uhljek je u intervjuu⁷⁸ pak izjavio da je pri projektiranju pazio na to da svako drvo u parku ispred zračne luke ostane sačuvano.⁷⁹



Slika 7 - Nacrt pristanišne zgrade arhitekta Uhljeka, Državni arhiv u Zagrebu, Opatička 29. Zbirka mikrofilma – Zračna luka Zagreb: MF 622/496-524; MF 623/1-524

⁷⁷ Pavlović, 1968: 34-38.

⁷⁸<https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/danas-se-otvara-novi-moderni-aerodrom-a-ovdje-ekskluzivno-pogledajte-kako-je-izgledalo-prvo-pleso-imao-je-predivan-paviljon-s-vrhunskim-namjestajem/5794031/> (pregledano 5. ožujka 2019.)

⁷⁹ Pavlović, 1968: 34-38.



Slika 8 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/



Slika 9 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, <https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/danas-se-otvara-novi-moderni-aerodrom-a-ovdje-ekskluzivno-pogledajte-kako-je-izgledalo-prvo-pleso-imao-je-predivan-paviljon-s-vrhunskim-namjestajem-5794031>



Slika 10 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“,
<https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/danas-se-otvara-novi-moderni-aerodrom-a-ovdje-ekskluzivno-pogledajte-kako-je-izgledalo-prvo-pleso-imao-je-predivan-paviljon-s-vrhunskim-namjestajem-5794031>

3.6. Arhitektonska analiza pristanišne zgrade iz 1966. godine

Prije arhitektonske analize, arhitektonsko će se rješenje pristanišne zgrade kontekstualizirati sa zbivanjima u hrvatskoj arhitekturi nakon Drugog svjetskog rata.

Nakon Drugog svjetskog rata arhitekturu obilježava razdoblje institucionalnog modernizma, a moderna arhitektura više nije, kao u međuratnom razdoblju, zanimala samo intelektualnu elitu. Homogenost arhitekture osiguravale su državne institucije koje su je proklamirale, a poslijeratni modernizam gradio je novi društveni poredak.⁸⁰ U pedesetim godinama prošlog stoljeća u Hrvatskoj je arhitektonskim izražajem prevladavala funkcionalistička ideja temeljena na dominaciji stereometrijskog bloka i naglašenoj ekspresivnosti betonske konstrukcije.⁸¹ Armirani beton kao konstruktivno, simbolički i estetski prihvatljiv materijal svojim oblikovnim mogućnostima zaokružio je idejnu komponentu onodobne suvremene arhitekture.⁸² Cilj je bio

⁸⁰ Radović Mahečić, 2004: 72.

⁸¹ Domljan, 1986: 43.

⁸² Bobovec, 2016: 11-12.

graditi organizirano, ekonomično i suvremeno. Javljali su se, međutim, i neki problemi poput reduciranog izbora građevinskih materijala i neshvaćanja sredine u kojoj se gradilo.⁸³

Na djelovanje arhitekata početkom pedesetih godina je zasigurno utjecalo i raspuštanje državnih projektnih zavoda što je omogućilo stvaranje samostalnih projektnih ateljea pa je započelo razdoblje autorske arhitekture u kojemu se sve izrazitije diferenciraju pojedini stvaralački opusi. Hrvatska se arhitektura tada počela u još većoj mjeri otvarati prema suvremenim europskim zbivanjima što je dovelo do ponovnog uspostavljanja prekinutog kontinuiteta s idejama i načelima predratne zagrebačke arhitektonske škole.⁸⁴

Sredinom pedesetih godina prošlog stoljeća najviše su se gradili stambeni objekti i to u vidu tipskih naselja, kasnije mikrorajona koji počinju obuhvaćati neizgrađena područja na rubovima grada. Arhitekt Aerodroma Zagreb, Josip Uhlik, i sam se bavio urbanističkim planiranjem pa je tako autor, kako je već dijelom i rečeno, Urbanističkog rješenja naselja Trnsko (1959.), Mikrorajona Novi Zagreb (1960.), Urbanističkog rješenja savskog priobalnog područja u Zagrebu (1960.), Urbanističkog rješenja naselja Zapruđe (1963.) te Urbanističkog rješenja za stambene solitere u naselju Siget (1966.).⁸⁵

U arhitektonskom izrazu tada prevladavaju stanovita suzdržanost i strogost.⁸⁶ Tijekom šezdesetih godina grade se i mnogobrojne građevine turističke namjene zbog razvoja masovnog turizma⁸⁷ koji je i doveo do potrebe izgradnje nove zagrebačke zračne luke.

Bitna prekretnica u obrazovanju arhitekata se dogodila kada se Arhitektonski fakultet Sveučilišta u Zagrebu 1962. godine odvojio od Tehničkog fakulteta te se samostalno obrazovanje arhitekata nastavilo na temeljima globalnih arhitektonskih vrijednosti, prvenstveno arhitektonskoj baštini Le Corbusiera, Mies Van der Rohea i drugih vodećih arhitekata.⁸⁸ Početak šezdesetih godina bilo je vrijeme kada se oblikovni raspon arhitekture značajno proširuje, a unutar njega se jasno razlučuju dva međusobno suprotstavljena estetska htijenja: na jednoj strani građevni se volumen zatvara u sebe i tendira prema apstraktnoj transparentnoj prizmi, dok se na drugoj strani rastvara u složene, horizontalno razvedene sklopove koji slikovitu kompoziciju građevnih volumena nedvosmisleno izvode iz unutrašnje artikulacije prostora.⁸⁹ Stara pristanišna zgrada Aerodroma Zagreb je stakleno čelična i kompaktna prizma

⁸³ Radović Mahečić, 2004: 75.

⁸⁴ Domljan, 1986: 42.

⁸⁵ Lederer, Vraneša, 2016: 46.

⁸⁶ Domljan, 1986: 42.

⁸⁷ Isto: 44.

⁸⁸ Velimir Neidhardt, 2009. u: Alen Žunić, *Misao u arhitekturi: Velimir Neidhardt*, 2018: 188.

⁸⁹ Domljan, 1986: 43.

koju karakteriziraju stroge linije i kao takav priklanja se ideji prve skupine. Uhlik je i sam opisao svoje djelo „Ta je zgrada od čelika i stakla, išlo se do krajnjih granica iskoristivosti čelika, da bi se postigla elegancija, a čelik je tada bio skup materijal.“⁹⁰

Pristanišna zgrada Aerodroma Zagreb koju je projektirao arhitekt Josip Uhlik doživjela je brojne adaptacije i proširenja što znači da njezin današnji izgled nije izvoran. Zahvaljujući sačuvanim starim fotografijama, nacrtima i arhivskoj dokumentaciji poznato je kako je ona izvorno izgledala te je moguće napraviti njezinu arhitektonsku analizu.

U građevinskoj dozvoli 1962. godine stoji da je objekt uklopljen u već postojeće stanje objekata u području Aerodroma Pleso te tražena lokacija sa svojim smještajem u odnosu na postojeće objekte i prilazne puteve čini jednu cjelinu. Tako se jednokatni objekt veličine 4.800 m² s paviljonom za svečane dočeka i objektom za pristup izletnika smjestio južno od postojeće upravne zgrade aerodroma iz 1959. godine, nastavno na istu i u građevnoj liniji već rečenog postojećeg objekta upravne zgrade sa sjeverne strane.

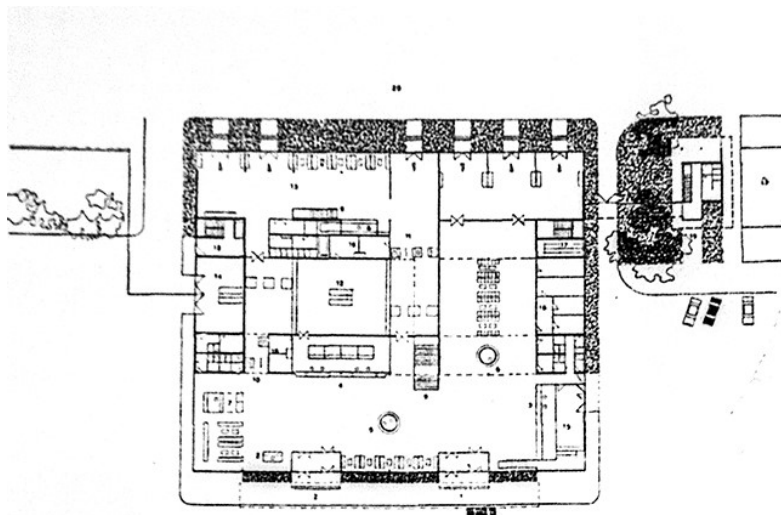
Zgrada je orijentirana tako da glavnim pročeljem gleda na jugoistok. Njezino je pročelje potpuno ostakljeno te ona djeluje poput prozračnoga stakleno-čeličnog paviljona. Ritam pročelja postignut je nizanjem vitkih prozora s jednostavnim istaknutim okvirima. Širina prevladava nad visinom što je i uobičajeno za zgrade takve namjene iz praktičnih razloga, odnosno zbog usmjeravanja putnika. Prostorno ustrojstvo zgrade moguće je iščitati iz sačuvanih nacrtu. Putnici za domaći i međunarodni promet odvajaju se na samom početku posebnim ulazima – desni je bio za domaći promet, a lijevi za međunarodni. Šalteri za domaći promet bili su desno od ulaza za domaći promet, a šalteri za međunarodni promet su se nalazili nasuprot ulaza. Između ulaza za međunarodni i domaći promet nalazio se je prostor sa službom informacija te u njegovoj neposrednoj blizini pristup do restorana za domaći promet. Sa strane prostora namijenjenog domaćem prometu, nasuprot ulazu, nalazio se okrugli kiosk sa suvenirima, cvijećem i cigaretama. Lijevo od ulaza za međunarodni promet stajala je mjenjačnica, a nasuprot njoj bila je granična kontrola u odlasku, a desno granična kontrola u dolasku. Između graničnih kontrola nalazila se je carinska sala, a iza nje uredske prostorije. Iza carinske sale i graničnih kontrola nalazila se je tranzitna sala koja je imala pristup restoranu na katu i sadržavala trgovinu sa suvenirima, novinama i cigaretama. Lijevo od granične kontrole u odlasku nalazio se je prostor prtljage međunarodnog prometa te do njega gospodarski ulaz. S

⁹⁰<https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/danas-se-otvara-novi-moderni-aerodrom-a-ovdje-ekskluzivno-pogledajte-kako-je-izgledalo-prvo-pleso-imao-je-predivan-paviljon-s-vrhunskim-namjestajem/5794031/> (pregledano 5. ožujka 2019.)

desne strane, u blizini ulaza za domaći promet, bio je smješten prostor za prtljagu domaćeg prometa. Uz prostor za prtljagu domaćeg prometa, nalazile su se uredske prostorije te do njih toplinska stanica.

Na prvom katu nalazili su se odvojeni restorani za putnike domaćeg (desno) i međunarodnog (lijevo) prometa. Oba restorana su imala terasu koja je gledala na sjeverozapad, odnosno na platformu pa su se s nje mogli promatrati avioni i njihovo polijetanje i slijetanje. Sa strane domaćeg prometa, u blizini stepeništa nalazio se je bar. Uz jugozapadnu stranu nalazili su se salon i prostor stranih kompanija. Na lijevoj strani, nalazili su se bar za putnike međunarodnog prometa i kuhinja. Uz sjeveroistočnu stranu bili su smješteni ekonom, prostor za čuvanje namirnica, hladnjača i garderoba osoblja.

S lijeve, odnosno jugozapadne strane na pristanišnu zgradu nastavljao se paviljon za svečane dočeke, a s desne, odnosno sjeveroistočne strane nastavljao se pristup za izletnike koji je bio dograđen na nekadašnju upravnu zgradu. S jugoistočne strane, ispred glavnog ulaza u pristanišnu zgradu nalazila su se parkirališta.

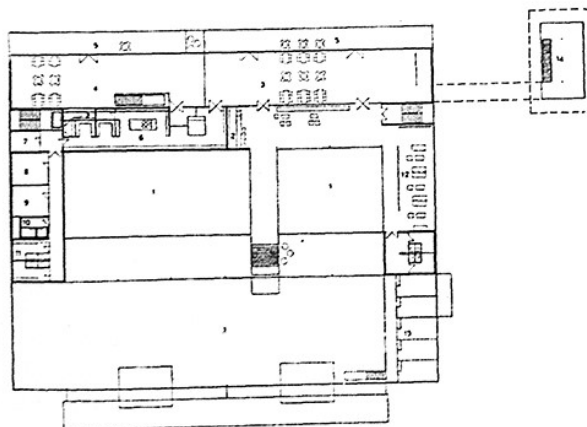


TLOCRT PRIZEMLJA

Legenda uz tlocrt prizemlja:

- 1 Ulaz-izlaz u domaćem prometu
- 2 Ulaz-izlaz u međunarodnom prometu
- 3 Salteri domaćeg prometa
- 4 Salteri međunarodnog prometa
- 5 Informacije
- 6 Suveniri, novine, cigarete
- 7 PTT, cvijeće
- 8 Mjenjačnica
- 9 Pristup restoranu
- 10 Pasaška kontrola u odlasku
- 11 Pasaška kontrola u dolasku
- 22 Carinska sala
- 13 Tranzitna sala
- 14 Priljaga međunarodnog prometa
- 15 Priljaga domaćeg prometa
- 16 Uredske prostorije
- 17 Toplinska stanica
- 18 Gospodarski ulaz
19. Pristup na izletnički toranj i terasu
- 20 Putnička platforma

Slika 11 - Tlocrt prizemlja, „Arhitektura Velike Gorice“, Turistička zajednica Grada Velike Gorice, Velika Gorica, (ur.) Murat, Gordan; Puhmajer, Petar; Vahčić-Lušić, Maja; Vujica, Kristina (2005.)

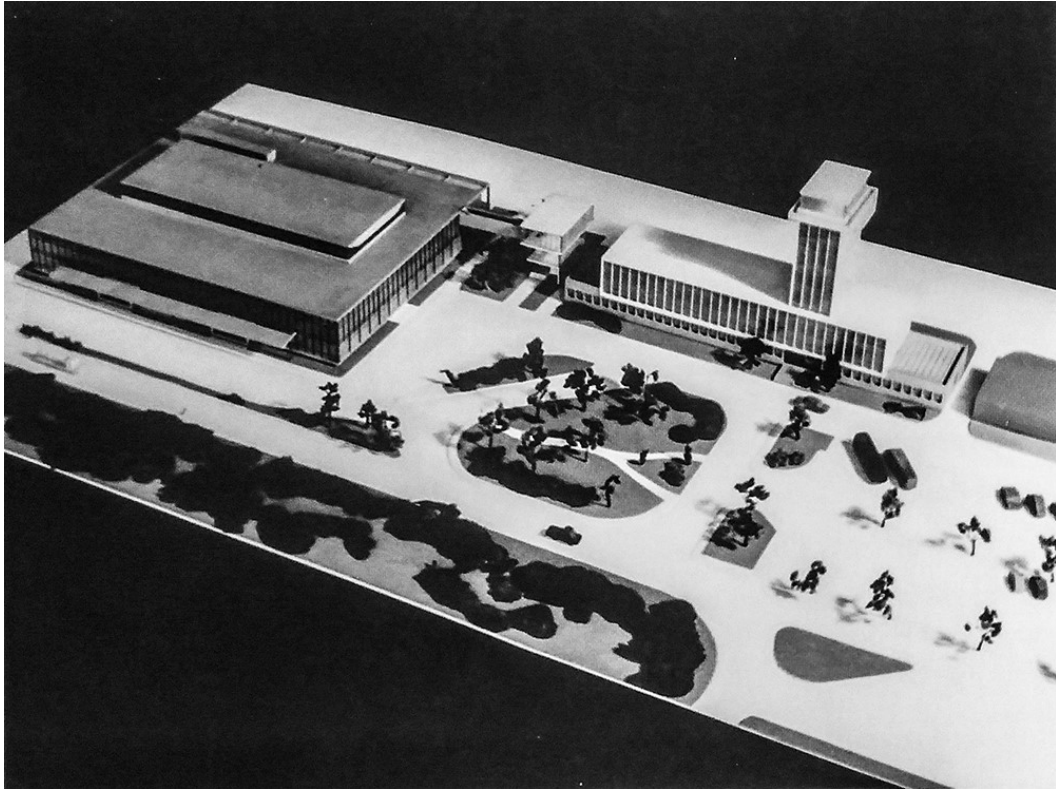


TLOCRT I KATA

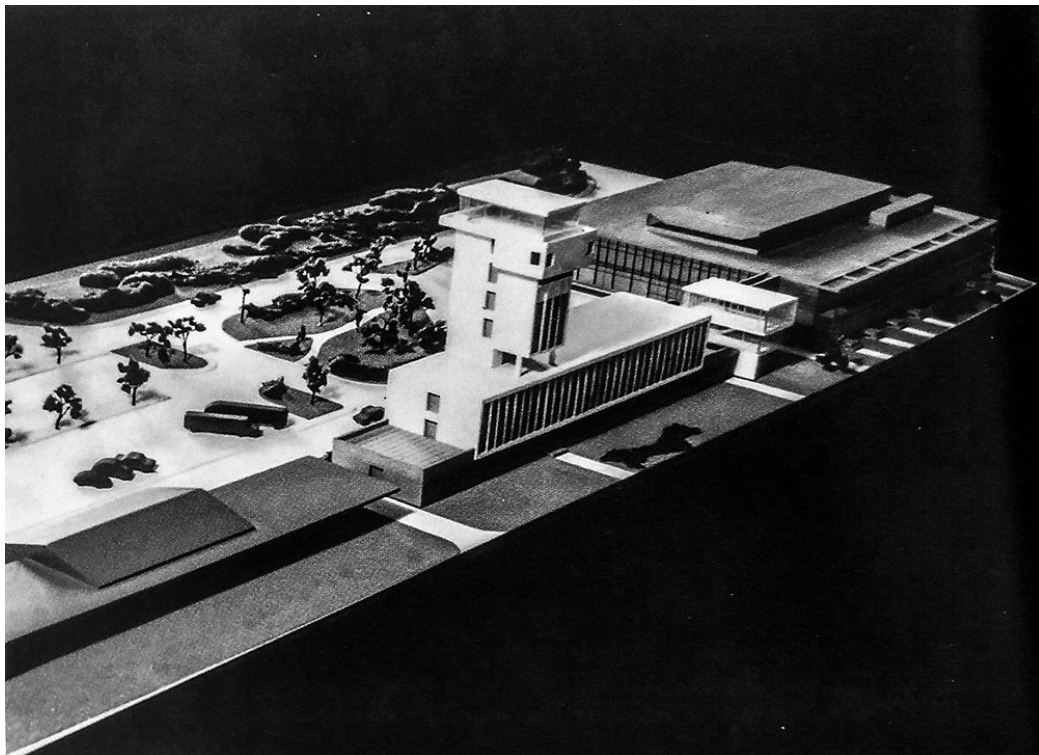
Legenda uz tlocrt I kata:

- 1 Zračni prostor
- 2 Bar
- 3 Domaći restoran
- 4 Tranzitni restoran
- 5 Terasa restorana
- 6 Kuhinja
- 7 Ekonom
- 8 Piće
- 9 Namirnice
- 10 Hladnjača
- 11 Garderoba osoblja
- 12 Salon
- 13 Strane kompanije
- 14 I. kat izletničkog tornja

Slika 12 - Tlocrt prvog kata, „Arhitektura Velike Gorice“, Turistička zajednica Grada Velike Gorice, Velika Gorica, (ur.) Murat, Gordan; Puhmajer, Petar; Vahčić-Lušić, Maja; Vujica, Kristina (2005.)



Slika 13 - Maketa Zračne luke Zagreb, Šeb, Zvonko: „Zračna luka Zagreb = Zagreb Airport : 50 godina = years“, Zračna luka



Slika 14 - Maketa Zračne luke Zagreb, Šeb, Zvonko: „Zračna luka Zagreb = Zagreb Airport : 50 godina = years“, Zračna luka

3.7. Dizajner i arhitekt Bernardo Bernardi i zagrebačka zračna luka

Osim svojom arhitekturom stara pristanišna zgrada Aerodroma Zagreb isticala se i svojom opremom, koja je većim dijelom izvedena prema projektu čuvanoga hrvatskog arhitekta i dizajnera Bernarda Bernardija. Bernardijevo stvaralačko djelovanje obuhvaća razdoblje od 1951. do 1985. godine kada intenzivno projektira te razvija bogati teorijski i publicistički opus. Arhitektonski mu opus obuhvaća široki raspon djelovanja – javne, poslovne i privatne interijere te njihovo opremanje industrijski oblikovnim sistemima namještaja i oblikovanje postava velikih izložaba.⁹¹ Već u ranim projektima pokazuje izraziti smisao za praktičnost i udobnost stavljajući težište na kvalitetu izvedbe i doradenost do najsitnijeg detalja. Interijeri mu se odlikuju usklađenim i smirenim odnosima i visoko odnjegovanim ukusom u okviru jedinstvene i estetski logične koncepcije prostora.⁹² Uvelike se bavio industrijom namještaja, u koju je pokušao uvesti norme i standarde te sistematizaciju tipova namještaja prilagođenih novoj kulturi življenja i *komprimiranim* stambenim uvjetima.⁹³ Oblikovanje namještaja redovito je promatrao u kontekstu sistema i kompatibilnosti uz visoke estetsko-oblikovne zahtjeve, a u interijerima je težio za stvaranjem sinteze i ambijentalne cjeline što je na poseban način vidljivo na primjeru unutrašnjeg uređenja zagrebačke Zračne luke arhitekta Uhljaka, za koji je dobio nagradu *Vladimir Nazor* 1966. godine.⁹⁴

Uz brojna značajna dizajnerska ostvarenja i teorijski opus, Bernardi je za povijest hrvatskog dizajna važan stoga i što je 1985. godine osnovao Društvo dizajnera Hrvatske i bio njegov prvi predsjednik.⁹⁵

3.8. Interijer

Šezdesete godine dvadesetog stoljeća nose titulu zlatnog razdoblja domaćeg dizajna zbog izdašne količine kvalitetnih radova, čemu su u prilog išle tadašnja ekonomska situacija i izrazita aktivnost na teorijskom polju. Tih godina dolazi do popularizacije dizajna kako u stručnoj sferi tako i u široj javnosti. Dolazi do razmjene ideja na globalnoj razini i prevode se važni teorijski

⁹¹ Ceraj, 2015: 351.

⁹² <http://hbl.lzmk.hr/clanak.aspx?id=1812> (pregledano 9. ožujka 2019.)

⁹³ Vlajo, 2018: 142.

⁹⁴ Ceraj, 2015: 353.

⁹⁵ Bernik, 1992: 46.

tekstovi autora kao što su Herbert Read, Tomás Maldonado, Gui Bonsiepe i drugi, a neki domaći dizajneri odlaze na studijska putovanja u inozemstvo. Bernardo Bernardi boravio je tako nekoliko mjeseci u Skandinaviji, Zvonimir Radić, Matko Meštrović i Vjenceslav Richter sudjelovali su na kongresu ICSID-a u Njemačkoj i Belgiji, a Matko Meštrović i Fedor Kritovac pak kao promatrači na nekoliko kongresa dizajna zemalja Istočnoga bloka.⁹⁶

Između Direkcije za izgradnju južnih predjela Zagreba kao naručitelja te Bernarda Bernardija i Adama Petranovića u svibnju 1963. godine sklopljen je ugovor za izradu idejnog rješenja oblikovanja unutarnjih prostora pristanišne zgrade Aerodroma Zagreba.⁹⁷ Adam Petranović industrijski je dizajner koji je uz Bernarda Bernardija bio jedan od osnivača Dizajnerskog društva Hrvatske.⁹⁸ Bernardi i Petranović surađivali su i na opremanju zgrade Radničkog narodnog sveučilišta Moša Pijade u Zagrebu, danas Pučkog otvorenog učilišta.⁹⁹ U svojem su idejnom rješenju njih dvoje trebali obuhvatiti opću prostorno-likovnu koncepciju odnosno integraciju svih likovnih elemenata u „harmonično jedinstvo“. Oblikovanje ugrađenog namještaja uključivalo je razne šaltere, pultove za odlaganje prtljage, ormare i garderobu, Naslonjači za predvorja i dvorane, polunaslonjači za kancelarije i restorane te oprema restorana sačinjavali su mobilni namještaj. Arhitektima je bila povjerena i izrada likovnog rješenja materijala podova, stropova i zidnih ploha, arhitektonske polikromije te rasvjete i svjetlosnih efekata te likovno rješenje izbora i postave slikarskih i skulpturalnih elemenata.¹⁰⁰

U siječnju 1966. godine Bernardiju je bila povjerena izrada dopunskih idejnih rješenja interijera pristanišne zgrade te konačna rješenja potpisuje samostalno ovaj arhitekt.¹⁰¹

Bernardi istu količinu pažnje posvećuje oblikovanju opreme namještaja i uspostavi novih ambijentalnih karakteristika što upravo dolazi do izražaja kod uređenja interijera Aerodroma Zagreb. U svojim interijerima postiže sve odlike *total-dizajna*. Kako je kod opremanja unutrašnjosti dobio zadatak izbora i postave slikarskih i skulpturalnih elemenata tom je prigodom surađivao s umjetnicom Jagodom Buić, čije su se tapiserije mogle pronaći u prostorima aerodroma.¹⁰² U ovom trenutku, sudbina i izgled tapiserija nisu poznati. Tijekom

⁹⁶ Vlajo, 2018: 131-132.

⁹⁷ Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – *pisani dokumenti*: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/

⁹⁸ <http://dizajn.hr/hdd/o-drustvu/povijest/>, pregledano: 18. prosinca 2020.

⁹⁹ Iz razgovora s dizajnerom Adamom Petranovićem, 16. prosinca 2020.

¹⁰⁰ Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – *pisani dokumenti*: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/

¹⁰¹ Isto

¹⁰² Ceraj, 2015: 224-233.

1966. godine dolazi do promjene u njezinom načinu stvaranja te tada tapiserije počinju biti trodimenzionalne, a njihov je cilj uspostava dijaloga zida i prostora.¹⁰³ Godine 1967. u razgovoru za *Književne novine*¹⁰⁴ objasnila je kako tapiserija više nije samo ukras prostora već njegov „organski dio“ odnosno definira ambijent, *osim toga ona egzistira u kontrapunktu svoje „tope“ površine i „hladnih“ ploha suvremene arhitekture, u kontrapunktu sonornih materijala (kamen, čelik) i vune koja prigušuje zvuk*¹⁰⁵.

Izražajna karakteristika Bernardijeva stvaralaštva je „postavljanje čovjeka kao mjerila svih stvari“¹⁰⁶ što je vidljivo u opremanju aerodroma i ostalih velikih javnih prostora. Interijer pristanišne zgrade oblikovao je nadovezujući se na okolni pojas hrastove šume uporabom drva kao najučestalijeg materijala, a taj je motiv u svoje radove unio pod utjecajem boravka u skandinavskim zemljama kojima je glavna inspiracija bila priroda te uporaba prirodnih materijala. Korištenjem drva kao primarnog gradivnog materijala postigao je udobnost i smirenost prometnog i dinamičnog prostora. Druga karakteristika koju treba istaknuti je izrazita funkcionalnost što je u duhu dizajna šezdesetih godina prošlog stoljeća. Bernardi pritom ne zanemaruje estetiku, već ona proizlazi iz oblika objekata i uporabe prirodnih materijala.¹⁰⁷

Jedan on najprepoznatljivijih Bernardijevih ostvarenja za Aerodrom Zagreb je sistem montažnih naslonjača *Simona*. Sistem obuhvaća tri osnovna tipa naslonjača koji se montiraju od istih konstruktivnih elemenata: naslonjač bez rukonaslona, naslonjač s drvenim rukonaslonom te naslonjač s tapeciranim rukonaslonom.¹⁰⁸ Naslonjači su se u paru povezivali sa stolićima između njih i grupirali u linearni niz što je bilo praktično rješenje za prostor kroz koji se neprestano kreću putnici. Glavna karakteristika naslonjača bila je udobnost, a uporabom pročišćenih formi postignuta je jednostavnost.¹⁰⁹

Najreprezentativniji dio pristanišne zgrade bila je ostakljena hala, koja je zauzimala površinu od 4000 m², a za njome nije zaostajao ni restoran podijeljen staklenom pregradom na dva dijela koja je odjeljivala putnike domaćeg i međunarodnog prometa. Pod Bernardijevim stolovima i

¹⁰³ Zoran Kržišnik, *Jagoda Buić*, Zagreb: Globus, 1988., str. 27.

¹⁰⁴ Miodrag Petrović, „Razgovor s Jagodom Buić“, u: *Književne novine*, Beograd, 15. travnja 1967.

¹⁰⁵ Miodrag Petrović, „Razgovor s Jagodom Buić“, u: *Književne novine*, Beograd, 15. travnja 1967.

¹⁰⁶ Ceraj, 2015: 225.

¹⁰⁷ Ceraj, 2015: 224-233.

¹⁰⁸ Hrvatski muzej arhitekture HAZU, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – *pisani dokumenti*: kat. 042, inv. broj: HMA/BB/6/42/1-25/

¹⁰⁹ Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – *pisani dokumenti*: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/; Ceraj, 2015: 224-233.

stolicama bio je postavljen *tufting* tepih, a iznad stolova „svjetiljke u obliku velikih bakrenih polukugli“. Na drvenom su stropu bili postavljeni zvučnici.¹¹⁰

Kako kvaliteta i izgled ne bi zaostajali za interijerima svjetskih zračnih luka Bernardi je posjetio pojedina veća europska zračna uzletišta kao što su *Orly* u Parizu te *Kastrup* u Kopenhagenu, “stoga je sa sigurnošću moguće ustvrditi kako je Bernardi vidio novi *Terminal 2* danske zračne luke, otvoren 1960. godine kada je položen i prvi drevni pod kao *specifikum* ovog vrhunskog primjera danske arhitektonske moderne“.¹¹¹ U kopenhaškom interijeru drvo je predstavljalo topao kontrast materijalima kao što su staklo i čelik, a isto je postignuto i u zagrebačkoj pristanišnoj zgradi čija se vanjština sastoji od stakla i čelika, s time da je Bernardi uspješno uspostavio kontrast drva i s mramornim podnim pločama. Uporabom drvenih ploha u oba je slučaja postignut „iznenađujući osjećaj udobna kretanja“. Jednostavne i čisto aplicirane drvene plohe u skladu s ukusom moderne uspješno su uspjele umiriti užurbanost prostora prometnih zračnih luka.¹¹²

Stručna kritika je vrlo brzo prepoznala kvalitetu interijera ističući da je Bernardi uporabom forme kamena oblutka, koji se koristi u mahagoniju, postigao toplinu i intimnost prostora. I sam Bernardi je u jednom od intervjua spomenuo da je iznimno važno da interijer zračne luke djeluje umirujuće zbog napetosti njezine funkcije što Iva Ceraj smatra dokazom već spomenute osobine njegovog dizajna i arhitekture, a to je humanost.¹¹³ Boro Pavlović dao je sličnu ocjenu interijera opisujući ga kao protutežu pojednostavljenom i hladnom materijalu opne konstrukcije (čelik, staklo, beton, kamen) uporabom drveta čija toplina i prijatnost (mahagonij) oplemenjuje zgradu aerodromskog putničkog pristaništa dobrodošlicom prijateljskog intimteta.¹¹⁴

Originalan interijer nije sačuvan, a što se točno dogodilo s opremom nakon preuređivanja za sada nije poznato. Godine 1986. arhitekt Tomislav Odak u časopisu *Čovjek i prostor*¹¹⁵ posvetio je članak stvaralaštvu Bernarda Bernardija, u kojemu spominje gubitak izvornog interijera pristanišne zgrade pa je to najkasnija godina kada je moglo doći do njegovog uklanjanja. Odak je već tada žalio za neprepoznavanjem kvalitete ovog objekta dodajući da *izuzetna prva faza zgrade zagrebačkog aerodroma, tek će budućim valorizacijama dobiti pravo mjesto kao*

¹¹⁰ St. 1966: naslovna stranica; Sterle 1966: 7-8.

¹¹¹ Ceraj, 2015: 233.

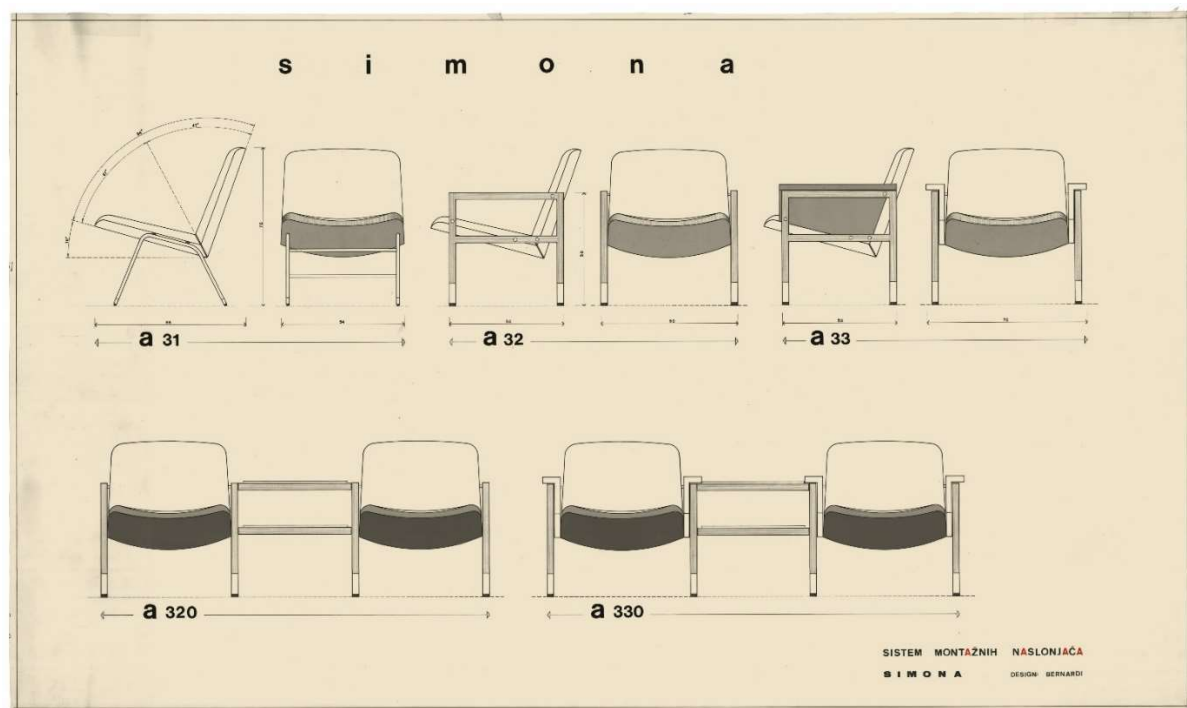
¹¹² Ceraj: 2015: 224-233.

¹¹³ Isto: 224- 233.

¹¹⁴ Pavlović, 1968: 34-38.

¹¹⁵ Odak, Tomislav: „Bernardo Bernardi – ljudska pojava i kulturna činjenica“ u: *Čovjek i prostor*, Zagreb (siječanj 1986.) br. 394

odrednica kulture prostora u nas.¹¹⁶ Danas se u Zbirci namještaja Muzeja za umjetnost i obrt čuvaju tri primjerka legendarnog Bernardijevog naslonjača Simona, kakav se nalazio i u prostorima pristanišne zgrade. Muzejski su primjerci nabavljeni 1966. godine kada su bili izloženi na Zagrebačkom salonu.¹¹⁷



Slika 15 - Bernardo Bernardi, sistem montažnih naslonjača *Simona*, tuš, olovka i letraton / paus papir, 1972., Hrvatski muzej arhitekture HAZU, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 042, inv. broj: HMA/BB/6/42/1-25/

¹¹⁶ Odak, Tomislav: „Bernardo Bernardi – ljudska pojava i kulturna činjenica“ u: Čovjek i prostor, Zagreb (siječanj 1986.) br. 394, str. 12.

¹¹⁷ iz razgovora s Vanjom Brdar-Mustapić 23. studenog 2020.



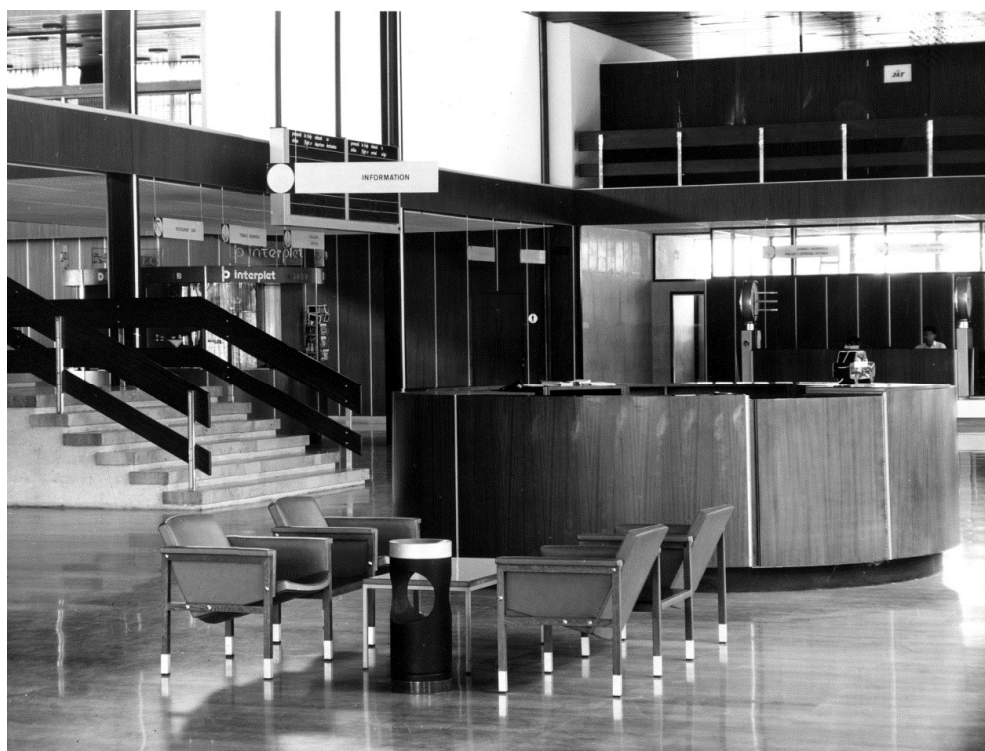
Slika 16 - Sistem montažnih naslonjača *Simona* i pripadajuće izvedenice programa – naslonjač s drvenim rukonaslonom, Hrvatski muzej arhitekture HAZU, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija



Slika 17 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, Pleso, Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/



Slika 18 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, Pleso, Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/



Slika 19 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, Pleso, Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/



Slika 20 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, Pleso, Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/



Slika 21 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, Pleso, Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/



Slika 22 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, Pleso, Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/



Slika 23 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, Pleso, Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/

3.9. Adaptacije i proširenja zagrebačkog aerodroma: 1974.-2013.

U godinama koje slijede, zgrada aerodroma *Pleso* doživjela je brojne adaptacije i proširenja. Arhitekt Uhlík objasnio je kako je ova građevina, naime, vrlo brzo postajala pretijesna jer je promet bujao, a prostor se želio iskoristiti što komercijalnije zbog čega su uslijedile brojne promjene nakon njegova proširenja aerodroma 1974. godine.¹¹⁸

Od 1967. godine promet putnika rastao je prosječno 35% godišnje, a 1970. godine bilo je zabilježeno više od 20.000 aviona i 640.000 putnika¹¹⁹ što je bilo povod da se iste godine izradi *Generalni plan Aerodroma Zagreb* koji je sa svojim prostornim potrebama obuhvaćen i prihvaćen u *Generalnom urbanističkom planu grada Zagreba*.

Pred proširenje, 1972. godine zaključeno je da prema svojem geopolitičkom i geografsko-prometnom položaju grad Zagreb predstavlja izraziti čvor u raskrsnici europskih puteva i turističkih linija te da je u pogledu turističke privrede Zagreb vrlo značajan i u međunarodnom turističkom prometu kao tranzitna točka na putu za Jadran. S obzirom na promet i kretanje putnika kroz Zagreb i iz Zagreba, 1972. godine proizašli su sljedeći zaključci: da je za tranzitne veze s drugim regijama naročito za područje Jadrana, Zagreb od posebnog značaja zatim da je veći dio prometa SR Hrvatske vezan i koncentriran za grad Zagreb te da promet svih vidova stalno raste kako u domaćem tako i u međunarodnom kretanju.¹²⁰

Neprestanim rastom broja putnika i popularizacijom turističke djelatnosti pristanišna zgrada Aerodroma Zagreb bila je proširivana više puta. Prva veća intervencija dogodila se 1974. godine, a među zadnjima je zabilježeno proširivanje pristanišne zgrade 2013. godine. Svim tim brojnim nadogradnjama izgubila se izvorna zamisao profinjenog stakleno-čeličnog paviljona koji je bio okružen zelenilom, a zamijenjen je bio i Bernardijev namještaj, kako će biti pokazano u nastavku teksta.

Godine 1974. uslijedila je prva veća intervencija. Aerodrom je bio zatvoren tijekom ljeta dva mjeseca, a putnici su bili prevažani autobusima do ljubljanskog aerodroma *Brnik*. Tada je uzletno-sletna staza bila proširena na 3250 m, a radionavigacijski uređaji modernizirani.¹²¹

¹¹⁸<https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/danas-se-otvara-novi-moderni-aerodrom-a-ovdje-ekskluzivno-pogledajte-kako-je-izgledalo-prvo-pleso-imao-je-predivan-paviljon-s-vrhunskim-namjestajem/5794031/> (pregledano 5. ožujka 2019.)

¹¹⁹ Šeb, 2012: 143.

¹²⁰ Hrvatski državni arhiv, Fond 2039. Urbanistički institut Hrvatske, signatura 1223, Inženjering Aerodroma Zagreb, „Studija prostornog plana razvoja *Aerodroma Zagreb* 1972.“, 1972.

¹²¹ Nadilo, Vrančić, 2015: 372.

Pored pristanišne zgrade bio je izgrađen i suvremeno opremljen aneks površine 3680 m², a služio je za međunarodni transport. Ova modernizacija koštala je 270 milijuna dinara, a službeno je dovršena 25. kolovoza.¹²² Tada se planirala i rekonstrukcija rulne staze koja je dovršena tek 1978. godine zbog nedostatka financijskih sredstava i nestašice željeza za armiranje te cementa.¹²³

Godine 1976. uz putničku zgradu izgrađen je novi šalter za prtljagu, koji je trebao putnicima omogućavati brži pristup prtljagi.¹²⁴ Iste godine, polovicom rujna poduzeće *Borongaj projekt* započelo je radove na rekonstrukciji pristanišne zgrade. Prema projektu OOUR *Inženjering* tom se rekonstrukcijom proširio restoran u pristanišnoj zgradi zatvaranjem terase staklenim zidom.¹²⁵ Posao je bio završen u predviđenom roku pa se 31. prosinca 1976. održalo svečano otvorenje proširenog djela. Zatvaranjem terase, restoran je dobio dvostruko više sjedećih mjesta.¹²⁶

Zatim je 1977. godine izvršena potpuna izmjena koncepta prostora domaće prodavaonice. Kako doznajemo iz revije *Aerodrom Zagreb*, promet prodavaonice je 1973. godine iznosio 200 milijuna starih dinara, a 1976. godine 500 milijuna. Izmjenom koncepta prostora, prodavaonica je raspolagala većim skladišnim prostorom, a dužina prodajnih pultova se povećala s pet na devet metara. Osiguran je i prostor za odlaganje novina. Poslovođa je dobio mali radni prostor izvan prodavaonice, a osoblje prostor za odmor.¹²⁷ Godine 1977. radnici poduzeća *Šipad* započeli su u lipnju graditi montažni objekt u kojega su se preselile neke od službi aerodroma. Idejni projekt za objekt izradio je OOUR *Aerodromprojekt*, prema kojemu se gradila prizemnica izduženog oblika koja se sastojala od nekoliko funkcionalno povezanih segmenata.¹²⁸

Porast prometa i dalje nije usporavao pa je tako 1981. godine ponovno uslijedilo proširenje. Te godine otvorio se novi dio pristanišne zgrade na istočnoj strani koji je bio namijenjen domaćim putnicima, površine oko 3000 m². U prizemlju zgrade smjestila se prodavaonica putnih

¹²² Šeb, 2012: 164.

¹²³ Nadilo, Vrančić, 2015: 373.

¹²⁴ Revija *Aerodrom Zagreb*, 1976: 4.

¹²⁵ Plepelić, 1976: 3.

¹²⁶ Duvančić, 1977: 5.

¹²⁷ Mikinac, 1977: 5.

¹²⁸ Plepelić, 1977: 9.

potrepština, *snack* bar s ljetnom terasom i poslovnica *rent-a-cara*, a na prvom katu uredi zrakoplovnih kompanija, prostorije za osoblje i VIP salon te restoran s vidikovcem.¹²⁹

Iduća intervencija realizirana je već 1984. godine te se odnosila na dogradnju putničke zgrade, a za carinsku ispostavu i špediciju bila je izgrađena nova zgrada. Prilikom tog zahvata bili su uređeni i suvremeni kargo terminal i nova vatrogasna stanica. Ubrzo, 1986. godine uslijedila je još jedna dogradnja zgrade te je tada bila proširena platforma, a rulna staza obnovljena.¹³⁰

Zgrada Aerodroma *Pleso* nastavila je služiti putnicima sve do početka novoga tisućljeća. Kako bi se zadovoljilo potrebama suvremenog zračnog prometa, daljnjem rastu broja putnika, a i kako bi se dobila nova atraktivna zgrada 2002. godine održan je urbanističko-arhitektonski natječaj za izgradnju kompleksa novog putničkog terminala, a 2004. godine ugrađen je uređaj za slijetanje pri otežanim vremenskim uvjetima (magli, kiši i snijegu). Urbanistički zavod grada Zagreba je u rujnu 2007. godine izradio podlogu za dobivanje lokacijskih dozvola za novi putnički terminal s pratećim sadržajima i pristupne prometnice od istočne obilaznice Velike Gorice do granice Zračne luke Zagreb s komunalnom infrastrukturom. Pristanišna zgrada bila je proširivana još 2008., 2010. te 2013. godine.¹³¹

3.10. Arhitektonska analiza proširenja aerodroma 1974. godine

Od ostalih proširenja i adaptacija na Aerodromu Zagreb, ona iz 1974. godine ističe se po tome što su u njoj sudjelovali izvorni arhitekt zgrade Josip Uhlik i izvorni dizajner opreme Bernardo Bernardi.

Godine 1972. Aerodrom Zagreb suočio se s problemom premale platforme koja u najprometnije doba dana nije mogla primiti sve avione tako da se događalo da su oni morali čekati na rulnoj stazi što je znatno smanjivalo kapacitet sletno poletne staze. Putnička je zgrada također bila pretijesna jer je bila projektirana za 500.000 putnika godišnje¹³², a Aerodrom Zagreb bio je drugi u Jugoslaviji po ukupnom broju putnika i prvi po ostvarenom međunarodnom prometu putnika. U *Detaljnem planu razvoja Aerodroma Zagreb do 1980. godine* osim skučenih

¹²⁹ Šeb, 2012: 181.

¹³⁰ Nadilo, Vrančić, 2015: 373.

¹³¹ Šeb, 2012: 352.; Nadilo, Vrančić, 2015: 373.

¹³² Hrvatski državni arhiv, Fond 2039. Urbanistički institut Hrvatske, signatura 1223, Inženjering Aerodroma Zagreb, „Studija prostornog plana razvoja *Aerodroma Zagreb* 1972.“, 1972.

kapaciteta, kao velika smetnja u poslovanju navodila se i loša funkcionalna organizacija aerodroma kao posljedica neplanske izgradnje u prošlosti. Niz objekata je proglašen nefunkcionalno smještenim i nekvalitetnim te se predviđalo njihovo rušenje zbog proširenja platforme. Dotadašnje prometno rješenje također se smatralo nezadovoljavajućim jer su se miješali javni i interni aerodromski promet, a nije dosljedno bio sproveden niti princip jednosmjernog javnog prometa. Najveća kritika bila je upućena postojećoj infrastrukturi komunalnih instalacija jer su sve bile podzemne, a pošto nisu bile izgrađene planski nisu postojale zajedničke instalacijske trase tako da su se instalacije ispreplitale i zauzimale puno prostora i stvarale poteškoće kod priključaka novih objekata.¹³³

U srpnju 1972. godine u Inženjeringu Aerodroma Zagreb izrađena je *Studija prostornog plana razvoja Aerodroma Zagreb*, a u rujnu *Plan investicija u razvoju poduzeća Aerodrom Zagreb od 1972. do 1975. godine*.¹³⁴

Odlučeno je da postojeće stanje iz 1966. godine diktira rješenja detaljnog prostornog plana zbog potrebe za što jeftinijim privremenim rješenjima iz čega je proizlazilo da se u najvećoj mogućoj mjeri treba poštivati postojeća namjena površina osim proširenja platforme. Veće izmjene planirale su se u namjenama objekata jer je bilo potrebno izvesti rekonstrukcije uz izgradnju novih objekata.¹³⁵

U svrhu proširenja Aerodroma Zagreb izrađen je plan investicija do 1975. godine. Njegova svrha bila je korigiranje plana završenog 1971. godine i utvrđivanje opsega prometa do 1975. godine. U planu su navedeni zahvati koji su se trebali izvršiti. Za manevarske površine planirala se rekonstrukcija poletno sletne staze i proširenje platforme. Što se tiče putničke zgrade, odlučena je izgradnja aneksa i rekonstrukcija postojeće zgrade te se planirala izgradnja restorana društvene prehrane.¹³⁶ Izrađen je bio i detaljni plan razvoja koji se odnosio na ondašnje područje aerodroma i dodatak, prostor od kompleksa aerodroma do ceste Zagreb-Sisak.¹³⁷ Planiralo se povećati ukupan broj platformi, a do 1980. godine trebalo ih je biti 15-16. Zelene površine uz manevarske površine navodile su se kao granica aerodroma. Velika pažnja pridavala se hortikulturalnom uređenju, naročito zelenim površinama u putničkom kompleksu. Osim autohtonog turopoljskog hrasta koji je tvorio šumarak pred pristanišnom zgradom

¹³³ Isto

¹³⁴ Isto

¹³⁵ Isto

¹³⁶ Isto

¹³⁷ Isto

postojao je niz nasada raznog ukrasnog drveća i grmlja koji se nastojao dalje proširivati i obogaćivati. Hrastovoj šumi planiralo se određenim stručnim zahvatom dati odgovarajuću namjenu kao što je šetalište, park, dječje igralište ili izložba skulptura na otvorenom.¹³⁸

U ondašnjoj putničkoj zgradi zahvatom 1974. godine planirala se dogradnja dodatnih pet boksova za predstavništvo aviokompanija te dogradnja dijela za domaći promet i rekonstrukcija prizemlja. Adaptirao bi se, osim toga, hangar u kojem bi se garažirala vozila tehničkih sektora za robno carinsko skladište. U sklopu cargo zgrade planiralo se da se na katu nalaze prateće službe kao što su carinarnica i špediteri, a objekt je trebao biti montažnog karaktera ukupne površine 2300 m². Zbog daljnjeg rasta broja putnika i veličine raznih vozila i opreme predviđala su se dva objekta za vozila i opremu tehničkog prihvata aviona. Jedan od njih trebao je biti bivša putnička zgrada, koja je tada već djelomično služila toj svrsi, a drugi montažni objekt površine 900 m², planirao se izgraditi na sjeveroistočnom kraju proširene platforme. Predviđala se izgradnja novog objekta ukupne površine 750 m², uz handling objekt na istočnom dijelu produžene platforme koji bi služio za catering te kao centralno skladište hrane za sve restorane u krugu aerodroma.¹³⁹ Bilo je potrebno izgraditi garažu koja bi iznosila 1500 m². Također se planiralo da bivši montažni objekt *Pan Adria* bude premješten u tehnički kompleks i služi kao opće skladište, a u neposrednoj blizini bila je ideja izgradnje skladišta za Duty-free shop površine 450 m². Za administrativne objekte predviđalo se da uprava zgrade preseljenjem Oblasnog centra bude i dalje korištena za administraciju. U prizemlju su trebale biti službe koje bi iselile iz putničke zgrade i centar za promet. Svojevremeno je bio u planu dvokatni objekt nazvan *Centar za promet* koji bi sadržavao restoran, učionice i projektni biro. U prizemlju je trebala biti centralna kuhinja i restoran društvene prehrane, a na katovima dvorane za sastanke i rekreaciju te učionice. Za restoran društvene prehrane predviđao se montažni objekt površine oko 290 m². Osim aerodromskih objekata planiran je i jedan prateći objekt – motel. Na prostoru već otprije rezerviranom za poslovno-ugostiteljske sadržaje predviđao se motel od 45 kreveta. Uz motel bi se nalazio bazen, a stambeni trakt bi bio orijentiran na unutrašnji patio, tako da bi sobe bile maksimalno zaštićene od buke i orijentirane na jug, a nalazio bi se na lokaciji neposredno uz magistralu Zagreb-Sisak.¹⁴⁰

Detaljni plan je obuhvaćao i šire područje, a pod time se smatrao prostor između ceste Zagreb-Sisak i aerodromskog kompleksa te granični prostor južno i istočno od aerodroma, odnosno

¹³⁸ Isto

¹³⁹ Isto

¹⁴⁰ Isto

naselje Pleso i vojno područje aerodroma. Pri planiranju bilo je nužno uzeti u obzir utjecaj aerodroma na okolne prostore. Prostor uz prilaznu cestu bio je nedefiniran, a sastojao se od oranica i livada s rijetkim niskim raslinjem. Južno od prilazne ceste nalazio se značajan spomenik kulture Turopolja, kapelica Ranjenog Isusa, a sjeverno nekoliko većih iskopa od šljunčara koji su stalno bili pod vodom. S obzirom na šire područje, za intervenciju 1974. godine predlagali su se i sljedeći zahvati: uz južnu ogradu prema naselju Pleso zasađivanje visokog zimzelenog drveća zbog vizualne i djelomično zvučne izolacije postojećih seoskih kuća. Dvije kuće su izlazile iz građevinske linije i zadirale u područje aerodroma pa se smatralo da će biti potrebno njihovo rušenje tijekom vremena.¹⁴¹

Kod projektiranja novog aneksa putničke zgrade, Uhlík je posegnuo za sličnim arhitektonskim rješenjem kao 1966. godine, ponovno ostakljujući njezino pročelje, ali ovaj put se radilo o još nižem objektu, odnosno prizemnici. Po izgradnji, površina novog aneksa iznosila je 3680 m².¹⁴² Na interijeru je ponovno radio Bernardi, ali uz suradnike arhitekta Nenada Ilijića, Jova Kukavičića, Marinu Valjato i Ivanu Valjato te grafičkog dizajnera Mihajla Arsovskog. Zadatak arhitekata bio je rješenje interijera aneksa pristanišne zgrade (Bernardi, Ilijić, Kukavičić, I. Valjato, Arsovski) i obuhvaćao je rekonstrukciju postojeće pristanišne zgrade (Bernardi, Kukavičić, M. Valjato, I. Valjato, Arsovski) Aerodroma Zagreb, pritom ostvarujući suvremeni aerodromski ambijent. Oblikovanje interijera aneksa je podrazumijevalo oblikovanje dijelova stropova i podova, unutarnjih pročelja i ploha, specijalne rasvjete i rasvjetnih tijela, ugrađenu opremu i mobilni namještaj te sitnu opremu. Rekonstrukcija pristanišne zgrade trebala je obuhvatiti sljedeće elemente interijera: kioske pošte, mjenjačnice i prodaje karata te suvenira i novina, pult putničkog servisa i rješenja čekaonice u tranzitu, rješenje samoposluživanja Duty-free, potpunu interijersku rekonstrukciju salona na galeriji te sistem naslonjača za čekaonice. Arsovski je za oba objekta trebao grafičkim rješenjem oblikovati jedinstveni vizualni sistem za orijentaciju, vođenje i informiranje putnika, posjetitelja i osoblja. To je grafičko oblikovanje elemenata obuhvaćalo izbor leteringa, grafičkog rješenja natpisa i odgovarajućih piktograma.¹⁴³ Nacrti i fotografije tih projekata su nažalost izgubljeni.¹⁴⁴

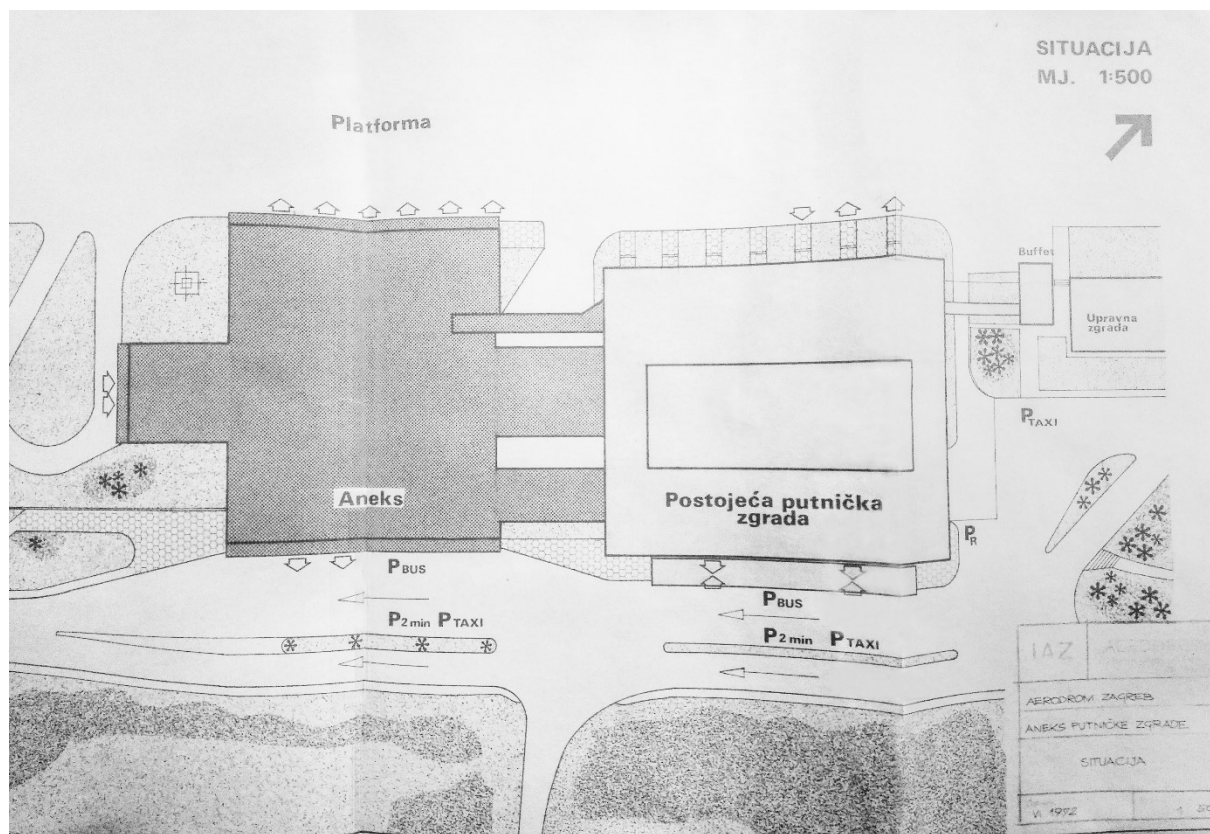
¹⁴¹ Isto

¹⁴² Andrić, Jakovljević, 1974: 6.

¹⁴³ Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – *pisani dokumenti*: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/

¹⁴⁴ <https://magazin.hrt.hr/393058/pronaite-pravi-smjer-u-muzeju-za-umjetnost-i-obrt>, pregledano 20. prosinca 2020.

U kolovozu 1974. godine predsjednik Skupštine grada Zagreba Ivo Vrhovec svečano je otvorio obnovljeni Aerodrom Zagreb. Novine *Vjesnik* izvještavale su o otvorenju te saznajemo da su prisustvovali mnogi gosti od kojih se navode potpredsjednik Izvršnog vijeća Sabora i član Predsjedništva SR Hrvatske Boris Bakrač i potpredsjednik Izvršnog vijeća Sabora Tode Ćuruvija.¹⁴⁵ Nakon otvorenja u kolovozu nisu još svi radovi bili završeni. Dovođeno je bilo proširivanje pristanišne zgrade, dio koji je bio namijenjen za međunarodni promet. Obnovljena i produžena bila je i sletno-poletna staza koja je po završetku radova bila dugačka 3250 m. Na dijelu aerodroma uz cestu Zagreb-Sisak u izgradnji je još uvijek bio tada najsuvremeniji uređaj za navigaciju slijetanja aviona, a u Velikoj Gorici nova trafo-stanica za opskrbljivanje aerodroma električnom energijom.¹⁴⁶



Slika 24 - Nacrt za proširenje pristanišne zgrade 1974., Hrvatski državni arhiv, Marulićev trg 21. Fond2039 – Urbanistički institut Hrvatske, sign. 1223

¹⁴⁵ D. S., 1974: naslovna stranica

¹⁴⁶ Andrić, Jakovljević, 1974: 6.

4. Komparativna analiza

Uhlikova pristanišna zgrada je u vrijeme svog nastanka bila jedna od rijetkih u Zagrebu *koja nosi nešto od Miesa van der Rohea*¹⁴⁷, što je i potvrdio sam arhitekt u intervjuu za časopis *Čovjek i prostor*¹⁴⁸ 2005. godine, a objekti u staklu i čeliku tada su još uvijek bili novost. Arhitekt Mies van der Rohe jedna je od najznačajnijih inovatora u modernoj arhitekturi te je bio među prvima koji je na svojim objektima oslobodio pročelje od tradicionalnog oblika zidova i zamijenio ih staklom. Ta se zamisao kod njega prvi puta javlja u nerealiziranom projektu, neboderu za Friedrichstrasse iz 1921. godine.¹⁴⁹ Utjecao je na brojne arhitekta te se za arhitekturu koja je inspirirana njegovim djelima nastalima 1950-ih i 1960-ih godina koristi termin *Miesian style*.¹⁵⁰ Kada bi se stil Uhlikove pristanišne zgrade pobliže opisao, moglo bi se reći da je to moderna arhitektura u *Miesovom stilu*. Sličnosti su najuočljivije sa zgradom Crown Hall iz 1950. godine, koja je dio kompleksa Tehnološkog instituta u Illinoisu i Novom nacionalnom galerijom u Berlinu iz 1962. godine. Na domaćem tlu sličan primjer je Paviljon Litostroj arhitekta Božidara Rašice (1957.) u sklopu Zagrebačkog Velesajma. Sličnosti su uočljive i s Jugoslavenskim paviljonom u Bruxellesu (1958.) arhitekta Vjenceslava Richtera, koji je studirao zajedno s Uhlikom.¹⁵¹ Richterov paviljon se od Uhlikove pristanišne zgrade razlikuje po tome što se rastvara u složene, horizontalno razvedene sklopove dok je Uhlikova zgrada kompaktna.

Šezdesetih se godina o aerodromima piše s ushićenjem i entuzijazmom, *oni su postali novi geografski pojmovi. To su zračne luke gradova, krajnje točke dugih putovanja ili samo prolazne stanice kretanja današnjeg čovjeka. Zračne luke se pamte. Uzbudljivi su ovdje oproštaji i prvi susreti, pa i jedini usputni kontakti s nekom zemljom.*¹⁵² Tih godina se i popularizira taj oblik putovanja kod nas te se grade novi aerodromi i podižu pristanišne zgrade.¹⁵³ Aerodromi se grade

¹⁴⁷ Bakran, Hrvoje; Krasić, Zdravko; Mrduljaš, Maroje: „Novi Zagreb ipak predstavlja kvalitetu – razgovor s Josipom Uhlikom, dobitnikom nagrade UHA-e Viktor Kovačić za životno djelo 2004“ u: *Čovjek i prostor*, Zagreb (2005.) 610.611, str. 6

¹⁴⁸ Bakran, Hrvoje; Krasić, Zdravko; Mrduljaš, Maroje: „Novi Zagreb ipak predstavlja kvalitetu – razgovor s Josipom Uhlikom, dobitnikom nagrade UHA-e Viktor Kovačić za životno djelo 2004“ u: *Čovjek i prostor*, Zagreb (2005.) 610.611

¹⁴⁹ Curtis, 1983.: 123.

¹⁵⁰ <https://dahp.wa.gov/historic-preservation/historic-buildings/architectural-style-guide/miesian>

¹⁵¹ <https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/danas-se-otvara-novi-moderni-aerodrom-a-ovdje-ekskluzivno-pogledajte-kako-je-izgledalo-prvo-pleso-imao-je-predivan-paviljon-s-vrhunskim-namjestajem/5794031/> (pregledano 20. prosinca 2020.)

¹⁵² Kolacio, Zdenko: „Pristanišna zgrada aerodroma „Beograd“ u Surčinu“, u: *Arhitektura*, Zagreb (prosinac 1962.) br. 3 – 4, str. 3

¹⁵³ Isto

izvan gradskih aglomeracija jer brzina aviona traži velike radijuse slobodnoga kretanja, a pristanišne zgrade s tornjevima tehničkih uređaja vidljive su izdaleka na čistinama prostranih ravnic. Ovi objekti traže određeni arhitektonski jezik, tu je naglasak na tehnološkom procesu optimalnog vođenja putova i prtljage u dolasku i odlasku što se ponekad kosi s intimnim i humanim vrijednostima koje su čovjeku potrebne. Tu su informacijski uredi, šalteri kompanija, carinske i pogranične službe, kavane i restorani, izletničke terase pa čak i hotelski prostori tranzitnih putnika. Nadalje, tu su i mnoge tehničke službe, uređaji i postrojenja.¹⁵⁴

Baš poput Aerodroma Zagreb, i ostale zračne luke prošle su kroz brojne faze obnove i nadogradnje što otežava njihovo datiranje i analizu. Kako su s godinama zrakoplovi počeli bivati sve napredniji i putovanje zrakoplovom učestalije tako se mijenjala i arhitektura zračnih luka.

U Jugoslaviji od važnijih pristanišnih zgrada u zračnim lukama treba istaknuti Aerodrom Beograd, otvoren 1962. godine, kojega je projektirao arhitektonski biro *Atelje LIK* – Dušanka Menegelo Aćimović, Sofija Nenadović, Vesna Matičević, Vladislav Ivković i Nada Filipon Trbojević.¹⁵⁵ Između njega i zagrebačkog aerodroma najviše se uočavaju sličnosti. Zgrada tog aerodroma je bila upravo završena kada se zagrebački aerodrom počeo graditi, pa ju je arhitekt Uhlik razgledao i tom prilikom razgovarao s njezinim projektantima i zaposlenicima o njezinom funkcioniranju i tako najviše naučio iz kritike već izvedene zgrade. Zagrebačka je zgrada je bila znatno manja, ali je po svim izjavama funkcionirala znatno bolje.¹⁵⁶ Pročeljem pristanišne zgrade beogradskog aerodroma u jednakoj mjeri prevladavaju staklo i čelik te dužina u odnosu na visinu. Također sadržava terasu za promatranje zrakoplova. Ritam je postignut izmjenom vitkih otvora koji su odvojeni istaknutim okvirima, ali pročelje je malo zatvorenije, nego što je to slučaj na pristanišnoj zgradi zagrebačkog aerodroma.

¹⁵⁴ „Architectural forum, pregled časopisa“, u: Arhitektura, Zagreb (prosinac 1962.) br. 3 – 4, str. 42.

¹⁵⁵ <http://architectuul.com/architecture/belgrade-airport> (pregledano 26. travnja 2019.)

¹⁵⁶ Bakran, Krasić, Mrduljaš: 2005.



Slika 25 - Aerodrom Beograd, <https://www.011info.com/upoznaj-beograd/istorija-beogradskih-aerodroma>

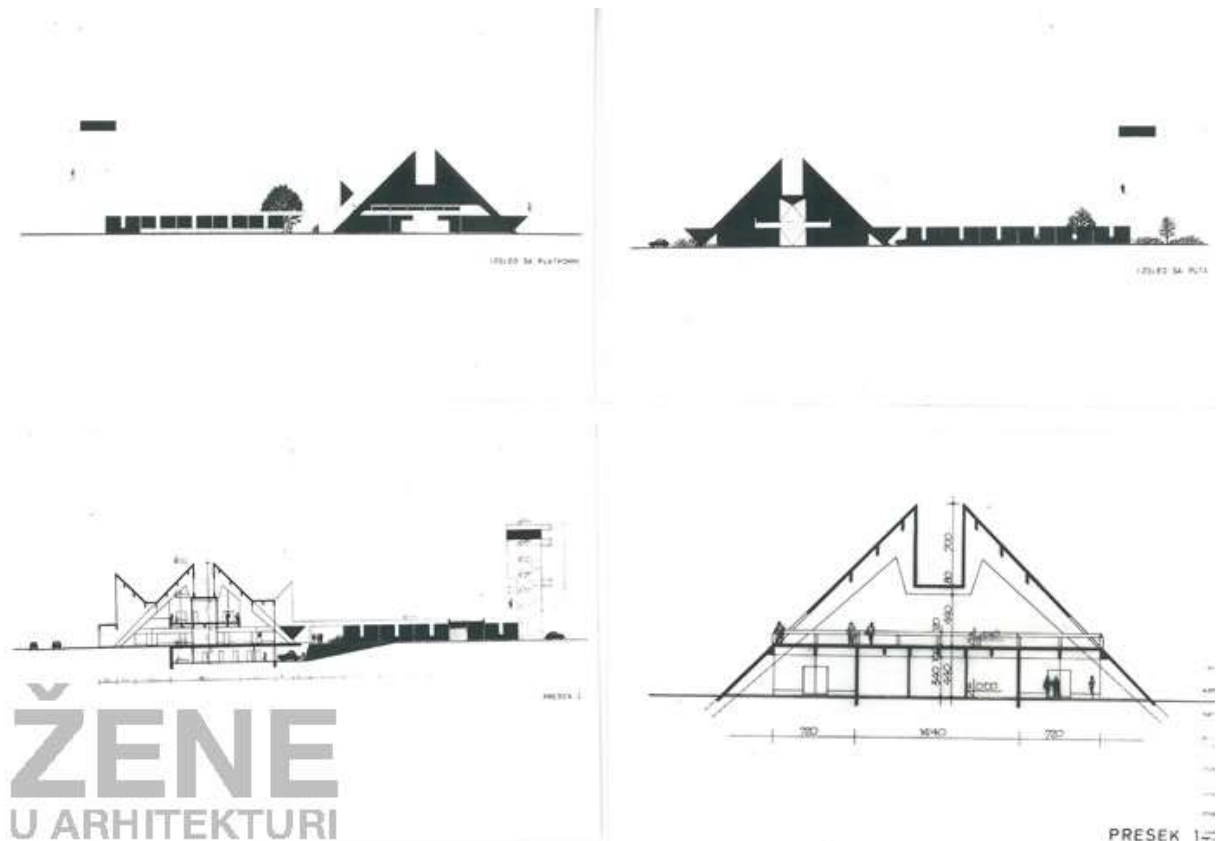
Atelje LIK sudjelovao je na arhitektonskim natjecajima za jedanaest jugoslavenskih zračnih luka. Vesna Matičević, Dušanka Menegelo Aćimović i Vladislav Ivković 1961. godine projektirali su tako aerodrom u Podgorici, Sofija Nenadović i Vladislav Ivković 1962. godine aerodrom u Dubrovniku, a Sofija Nenadović i Nada Filipon Trbojević 1970. godine su se sa svojim idejnim projektom za Aerodrom u Osijeku plasirale na prvo mjesto, ali taj aerodrom nije bio realiziran.¹⁵⁷ Aerodrom u Dubrovniku srušen je u ratu 1991. godine,¹⁵⁸ no na sačuvanoj fotografiji vidi se da je on bio mnogo zatvoreniji i manjih dimenzija od zagrebačkog i beogradskog. Iz nacrtu neizvedenog aerodroma u Osijeku može se iščitati da se planirala longitudinalna niska i ostakljena zgrada na koju se nastavlja apstraktni objekt koji podsjeća više na aerodrom u Beogradu nego u Zagrebu.¹⁵⁹ Arhitekti *Ateljea LIK* sudjelovali su 1960. godine na natjecanju za pristanišnu zgradu Aerodroma Zagreb gdje su se plasirali na drugo mjesto.¹⁶⁰

¹⁵⁷ <http://www.zua.rs/sr/research/atelje-lik-uspeh-pracen-zenskom-solidarnosc/> (pregledano 26. travnja 2019.)

¹⁵⁸ <https://www.airport-dubrovnik.hr/index.php/hr/o-nama/povijest> (pregledano 26. travnja 2019.)

¹⁵⁹ <https://www.zua.rs/en/research-en/atelier-lik-success-supported-by-female-solidarity/> (pregledano 4. siječnja 2021.)

¹⁶⁰ Kolacio, 1961: 6.



Slika 26 - Projekti za neizvedeni aerodrom u Osijeku, atelier Lik 1970., <https://www.zua.rs/en/research-en/atelier-lik-success-supported-by-female-solidarity/>

Godine 1966. projektiran je aerodrom u Splitu.¹⁶¹ Današnji izgled splitske pristanišne zgrade također nije izvoran. Tijekom godina bila je modernizirana i proširivana što je značajno promijenilo njezin oblik, nekada jednostavnog ostakljenog kvadrata. Pročelje nije bilo potpuno ostakljeno kao na pristanišnoj zgradi zagrebačkog aerodroma, već je bio korišten i armirani beton.

Aerodrom u Sarajevu projektiran je 1969. godine.¹⁶² Također se radilo o niskoj zgradi ostakljenog pročelja, ali iznad prozora su bili postavljeni armirano-betonski istaci zbog kojih se više razlikuje od zagrebačkog aerodroma. Aerodrom izgrađen u Skopju vrlo je sličan sarajevskom aerodromu.

Bernardi se za opremanje interijera Aerodroma Zagreb, kako je već spomenuto inspirirao aerodromima u Kopenhagenu i u Orlyju (Parizu), koje je i posjetio, kako bi interijer zagrebačke

¹⁶¹ http://www.split-airport.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=209&Itemid=202&lang=hr (pregledano 26. travnja 2019.)

¹⁶² <https://www.sarajevo-airport.ba/Page/Historijski-razvoj-aerodroma> (pregledano 26. travnja 2019.)

pristanišne zgrade bio na razini svjetskih zračnih luka. Aerodrom *Kastrup*, u Kopenhagenu projektirao je arhitekt Vilhelm Lauritzen 1939. godine.¹⁶³ Iako su sličnosti vidljive u interijeru, pristanišne zgrade izvana nemaju puno toga zajedničkoga. Pročelje pristanišne zgrade u Kopenhagenu je mnogo zatvorenije od Uhlikove. Aerodrom *Kastrup* ima naglašeni valoviti krov, dok se Uhlik vodio načelom strogih linija. U interijeru kopenhaške pristanišne zgrade prevladava drvo čiji je cilj pridati toplinu prostoru kontrastiranjem materijalima kao što su staklo i čelik, što je Bernardi postigao i u unutrašnjosti zagrebačke pristanišne zgrade. Veće se sličnosti u pogledu arhitektonskog rješenja uočavaju s aerodromom u Orlyju, koji je projektirao arhitekt Henri Vicariot 1961. godine.¹⁶⁴ Obje zgrade imaju potpuno ostakljeno pročelje na kojima je ritam postignut izmjenom otvora i čeličnih istaka. Na Aerodromu Zagreb ti su čelični istaci vertikalni dok se u Orlyju kombiniraju vertikalni i horizontalni, ali kod Orlyja se radi o visokoj građevini dok zagrebačkim aerodromom dužina prevladava nad visinom.



Slika 27 - Pristanišna zgrada u Kopenhagenu, <https://www.berlingske.dk/business/lufthavnen-fylder-90-fra-krudthuset-til-nordeuropaeisk-knudepunkt>; **Pristanišna zgrada u Zagrebu,** Šeb, Zvonko: „Zračna luka Zagreb=Zagreb Airport : 50 godina=years“, Zračna luka Zagreb, Zagreb (2012.)

¹⁶³ <https://www.vla.dk/en/project/terminal-39/> (pregledano 27. travnja 2019.)

¹⁶⁴ <https://www.parisaeroport.fr/en/group/group-strategy/history/1961-to-1981> (pregledano 20. svibnja 2020.)



Slika 28 - Zračna luka Kastrup u Kopenhagenu interijer, <https://www.vla.dk/en/project/vilhelm-lauritzen-terminal/>



Slika 29 - Zračna luka Kastrup u Kopenhagenu interijer, <https://www.vla.dk/en/project/vilhelm-lauritzen-terminal/>

Godine 1960. otvoren je aerodrom u gradu Halifax kojega je projektirao kanadski arhitekt Peter Oberlander.¹⁶⁵ Između pročelja te pristanišne zgrade i zgrade arhitekta Uhlika vidljive su neke sličnosti. Zgrada arhitekta Oberlandera također je potpuno ostakljen objekt kojeg karakteriziraju stroge linije. Najuočljivija razlika je u tome što se radi o višoj građevini nego što je pristanišna zgrada Aerodroma Zagreb, koja osim toga ima razvedeniji tlocrt te nekoliko velikih terasa.

4.1. Zračna luka Franjo Tuđman

Novi putnički terminal Zračne luke Zagreb arhitekata Branka Kincla, Velimira Neidhardta i Jure Radića realiziran je 51 godinu od otvorenja prethodnog, odnosno onoga kojeg je projektirao arhitekt Uhlik. Na natječaj je bilo pozvano deset međunarodnih arhitekata, među njima Norman Foster, Zaha Hadid i Shigeru Ban, kao i deset hrvatskih timova. U programu natječaja tražila se zgrada za prihvat pet milijuna putnika godišnje i s mogućnošću buduće nadogradnje.¹⁶⁶ Nova pristanišna zgrada zato je znatno većih dimenzija – njezina ukupna površina iznosi 28.411 m², dok je površina stare pristanišne zgrade prije pregradnji iznosila 4.800 m². Uočljiva je bitna razlika u oblikovanju objekata, Uhlik se odlučio za jednostavan pravilan ostakljeni modernistički kvadar kojim dominiraju ravne linije, a na novom postmodernističkom objektu nailazimo na mnoštvo krivulja, osobito na dinamičnoj valovitoj konstrukciji lebdećeg krova. Arhitekti novog objekta zamislili su da ona asocira na položeni jarbol s odmotanom zastavom, *dakle na kombinaciju linearnog induktivnog strukturnog jarbola, po sredini umotanog u dinamičnu ovojniciu zastave koja se odmotava tako da levitira iznad velike odlazne dvorane terminala oslobađajući dinamiku strukturne mreže lebdećeg krova – iskonskog izraza prirodnog krajolika*¹⁶⁷ kako je to opisao sam Velimir Neidhardt. Kod obje građevine prevladava dužina nad visinom što je uobičajen izgled pristanišnih zgrada zbog usmjeravanja putnika. Svaki dio tih objekata mora biti funkcionalan. Drugačiji je i pristup u oblikovanju interijera. Za razliku od izvornog izgleda stare pristanišne zgrade čija je unutrašnjost inspirirana pristanišnom zgradom u Kopenhagenu pa interijerom prevladava drvo u svojim toplim tonovima te je u kontrastnom odnosu s „hladnim“ materijalima, staklom i

¹⁶⁵<https://halifaxbloggers.ca/builthalifax/2013/09/modernity-and-air-travel-halifax-international-air-terminal-building/> (pregledano 27. travnja 2019.)

¹⁶⁶ Neidhardt, 2008: 483.

¹⁶⁷ Neidhardt, 2008: 457.

čelikom, novom pristanišnom zgradom prevladavaju crna i bijela, a interijer ostavlja znatno hladniji dojam. Kako je spomenuto i ranije, zbog apsolutne nužnosti da zgrada bude funkcionalna, „humanost“ interijera često biva zapostavljena.



Slika 30 - Međunarodna zračna luka Franjo Tuđman, <https://www.zagreb-airport.hr/>



Slika 31 - Međunarodna zračna luka Franjo Tuđman interijer, <https://www.zagreb-airport.hr/>

5. Zaključak

Pristanišna zgrada koju je projektirao arhitekt Josip Uhlík s interijerom koji je opremio dizajner i arhitekt Bernardo Bernardi u vrijeme svojega nastanka predstavljala je iznimno suvremeno rješenje. Ona je bila i među prvim objektima izvedenih od čelika i stakla na našem tlu, ali i dokaz da domaća arhitektura nije zaostajala za svjetskim trendovima. Bernardi je prije osmišljavanja izgleda unutrašnjosti posjetio druge europske aerodrome kako bi i interijer bio u skladu s najnovijom modom. Interijerom je prevladavalo drvo kao materijal čime je bila postignuta toplina i protutežni odnos s hladnim materijalom konstrukcije. Izmjenom prvotnog interijera narušio se taj sklad koji je izvorno imala pristanišna zgrada te se izgubio jedan vrijedan primjer i djelo značajnog hrvatskog dizajnera.

Nakon otvorenja nove pristanišne zgrade 2017. godine, Uhlíkov objekt je izvan funkcije. Arhitektura koja se ne koristi često je prepuštena propadanju pa je arhitekt Uhlík sam ponudio rješenje da se ona vrati u izvorni oblik i služi za prijem posebnih gostiju, no njezina budućnost je još uvijek neizvjesna.

Po izgradnji objekta struka je ubrzo prepoznala njegovu kvalitetu pa je Uhlíku već 1967. godine bila dodijeljena Nagrada grada Zagreba te 2004. godine nagrada Viktor Kovačić i 2015. godine nagrada za životno djelo *Vladimir Nazor*, ali pristanišna zgrada nije zaštićena. U zadnje vrijeme primjećuje se porast interesa za poslijeratnu arhitekturu, a dokaz za to su održane izložbe *Šezdesete u Hrvatskoj – mit i stvarnost* 2018. godine u Muzeju za umjetnost i obrt koja je bila popraćena istoimenom monografijom¹⁶⁸ te izložba *Prema betonskoj utopiji: Arhitektura u Jugoslaviji 1948.-1980.* koja se održala 2018. godine u MoMA-i u New Yorku, ali i monografije poput *Hrvatska arhitektura u XX. stoljeću*¹⁶⁹, *Antologija hrvatske arhitekture druge polovine dvadesetog stoljeća*¹⁷⁰. Međutim, pristanišnoj zgradi Aerodroma Zagreb do sada nije pridana pažnja kakvu taj objekt koji je nekada bio svakodnevno visoko posjećeno mjesto, a sada je potonuo u zaborav, zaslužuje. Ovaj rad predstavio je pristanišnu zgradu od početka njezine izgradnje do posljednjih intervencija u interijeru i na eksterijeru te ju kontekstualizirao u opusu njezinih arhitekata i dizajnera. Opus projektanta pristanišne zgrade, Josipa Uhlíka još nije temeljito sagledan i opisan što je bio svojevrsan izazov u ovom istraživanju. Neki podaci poput slikovnih priloga i arhivske dokumentacije o tapiserijama-skulpturama umjetnice Jagode Buić

¹⁶⁸ Ledić; Prlić ; Vučić: 2018.

¹⁶⁹ Premerl: 2007

¹⁷⁰ Bobovec: 2016

i sustav signalizacije dizajnera Mihajla Arsovskog nisu pronađeni. Također nije poznata informacija što se dogodilo s Bernardijevim namještajem nakon preuređenja interijera te gdje se taj namještaj sada nalazi. Nažalost, izgubljeni su i natječajni radovi za pristanišnu zgradu drugo i trećeplasiranih arhitekata.

Ostaje za nadati se da će izložbe i publikacije kojih je u zadnje vrijeme sve više doprinijeti očuvanju i obnovi arhitektonske baštine nastale nakon Drugog svjetskog rata jer je njezino istraživanje i podizanje svijesti o njezinoj vrijednosti i značaju za povijest hrvatske arhitekture paralelno put do njezinog očuvanja.

Popis slikovnih priloga:

Slika 1 - Nacrt Jugomontove pristanišne zgrade, Državni arhiv u Zagrebu, Opatička 29. Zbirka mikrofilma – Zračna luka Zagreb: MF 622/496-524; MF 623/1-524	7
Slika 2 - Montažno naselje na Livadarskom putu, Fotografski album Razvoj tvornice Jugomont, HPM, Inv. br. 12617	8
Slika 3 - Zračna luka Zagreb 1959., Željko Krčadinac: https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/danas-se-otvara-novi-moderni-aerodrom-a-ovdje-ekskluzivno-pogledajte-kako-je-izgledalo-prvo-pleso-imao-je-predivan-paviljon-s-vrhunskim-namjestajem-5794031	8
Slika 4 - Zračna luka Zagreb 1959., Šeb, Zvonko: „Zračna luka Zagreb = Zagreb Airport : 50 godina = years“, Zračna luka, Zagreb, Zagreb (2012.)	9
Slika 5 - Natječajni rad arhitekata Josipa i Nade Uhlik (1. kat), Kolacio, Zdenko: „Pristanišna zgrada aerodroma Zagreb“, u: Čovjek i prostor, Zagreb (siječanj 1961.) br. 106	11
Slika 6 - Natječajni rad arhitekata Josipa i Nade Uhlik (prizemlje), Kolacio, Zdenko: „Pristanišna zgrada aerodroma Zagreb“, u: Čovjek i prostor, Zagreb (siječanj 1961.) br. 106	11
Slika 7 - Nacrt pristanišne zgrade arhitekta Uhlika, Državni arhiv u Zagrebu, Opatička 29. Zbirka mikrofilma – Zračna luka Zagreb: MF 622/496-524; MF 623/1-524	19
Slika 8 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/	20
Slika 9 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/danas-se-otvara-novi-moderni-aerodrom-a-ovdje-ekskluzivno-pogledajte-kako-je-izgledalo-prvo-pleso-imao-je-predivan-paviljon-s-vrhunskim-namjestajem-5794031	20
Slika 10 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/danas-se-otvara-novi-moderni-aerodrom-a-ovdje-ekskluzivno-pogledajte-kako-je-izgledalo-prvo-pleso-imao-je-predivan-paviljon-s-vrhunskim-namjestajem-5794031	21
Slika 11 - Tlocrt prizemlja, „Arhitektura Velike Gorice“, Turistička zajednica Grada Velike Gorice, Velika Gorica, (ur.) Murat, Gordan; Puhmajer, Petar; Vahčić-Lušić, Maja; Vujica, Kristina (2005.)	25

Slika 12 - Tlocrt prvog kata, „Arhitektura Velike Gorice“, Turistička zajednica Grada Velike Gorice, Velika Gorica, (ur.) Murat, Gordan; Puhmajer, Petar; Vahčić-Lušić, Maja; Vujica, Kristina (2005.)	25
Slika 13 - Maketa Zračne luke Zagreb, Šeb, Zvonko: „Zračna luka Zagreb = Zagreb Airport : 50 godina = years“, Zračna luka.....	26
Slika 14 - Maketa Zračne luke Zagreb, Šeb, Zvonko: „Zračna luka Zagreb = Zagreb Airport : 50 godina = years“, Zračna luka.....	26
Slika 15 - Bernardo Bernardi, sistem montažnih naslonjača Simona, tuš, olovka i letraton / paus papir, 1972., Hrvatski muzej arhitekture HAZU, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 042, inv. broj: HMA/BB/6/42/1-25/	31
Slika 16 - Sistem montažnih naslonjača Simona i pripadajuće izvedenice programa – naslonjač s drvenim rukonaslonom, Hrvatski muzej arhitekture HAZU, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija.....	32
Slika 17 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, Pleso, Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/	32
Slika 18 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, Pleso, Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/	33
Slika 19 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, Pleso, Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/	33
Slika 20 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, Pleso, Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/	34
Slika 21 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, Pleso, Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/	34
Slika 22 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, Pleso, Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/	35
Slika 23 - Pristanišna i putnička zgrada Zračne luke „Zagreb“, Pleso, Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – fotografska dokumentacija: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/	36

Slika 24 - Nacrt za proširenje pristanišne zgrade 1974., Hrvatski državni arhiv, Marulićev trg 21. Fond2039 – Urbanistički institut Hrvatske, sign. 1223.....	43
Slika 26 - Aerodrom Beograd, https://www.011info.com/upoznaj-beograd/istorija-beogradskih-aerodroma	46
Slika 27 - Projekti za neizvedeni aerodrom u Osijeku, atelier Lik 1970., https://www.zua.rs/en/research-en/atelier-lik-success-supported-by-female-solidarity/	47
Slika 28 - Pristanišna zgrada u Kopenhagenu, https://www.berlingske.dk/business/lufthavnens-fylder-90-fra-krudthuset-til-nordeuropaeisk-knudepunkt ; Pristanišna zgrada u Zagrebu, Šeb, Zvonko: „Zračna luka Zagreb=Zagreb Airport : 50 godina=years“, Zračna luka Zagreb, Zagreb (2012.).....	48
Slika 29 - Zračna luka Kastrup u Kopenhagenu interijer, https://www.vla.dk/en/project/vilhelm-lauritzen-terminal/	49
Slika 30 - Zračna luka Kastrup u Kopenhagenu interijer, https://www.vla.dk/en/project/vilhelm-lauritzen-terminal/	49
Slika 31 - Međunarodna zračna luka Franjo Tuđman, https://www.zagreb-airport.hr/	51
Slika 32 - Međunarodna zračna luka Franjo Tuđman interijer, https://www.zagreb-airport.hr/	51

Popis literature:

Andrić Vitomir; Jakovljević Ivo: „Nova krila grada“ u: *Vjesnik*, Zagreb (28. kolovoza 1974.)

Bakran, Hrvoje; Krasić, Zdravko; Mrduljaš, Maroje: „Novi Zagreb ipak predstavlja kvalitetu – razgovor s Josipom Uhlikom, dobitnikom nagrade UHA-e Viktor Kovačić za životno djelo 2004“ u: *Čovjek i prostor*, Zagreb (2005.) 610.611

Bernik, Stane: „Bernardo Bernardi“, Grafički zavod Hrvatske i Nacionalna i sveučilišna biblioteka, Zagreb (1992.)

Bobovec, Borka: „Antologija hrvatske arhitekture druge polovine dvadesetog stoljeća“, UPI-2M plus, Zagreb (2016.)

Burić, V.: „Aerodrom-izletište“, u: *Vjesnik*, Zagreb (22. srpanja 1966.)

Butković Mićin, Lidija: „Women’s Contribution in Architectural History of Rijeka during the 1950s and 1960s“ u: *Proceedings of the 2nd MoMoWo International Conference-Workshop*,

(Ljubljana, RC SAZU, Založba ZRC), (ur.) Helena Seražin, Caterina Franchini, Emilia Garda, 2018.

Butković Mićin, Lidija: *Ada Felice Rošić i Nada Šilović - Ženski trag u arhitekturi Rijeke*, katalog izložbe (29. 11. 2013. – 7. 1. 2014.) Rijeka: Muzej grada Rijeke (2013.)

Ceraj, Iva: „Bernardo Bernardi, dizajnersko djelo arhitekta 1951.-1985.“, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti Hrvatski muzej arhitekture, Zagreb (2015.)

Curtis, William J. R.: „Modern Architecture since 1900“, Phaidon Press Limited., Oxford (1983.)

Damjanović, Dragan: „Zagreb, arhitektonski atlas“, AGM, Zagreb (2014.)

Domljan, Žarko: „Arhitektura XX stoljeća u Hrvatskoj“ u: „Umjetnost na tlu Jugoslavije, arhitektura XX vijeka“, Spektar, Zagreb (1986.)

Duvančić, A.: „I terasa – restoran“, u: *Aerodrom Zagreb*, Zagreb (siječanj 1977.)

Đorđević, B.: „Izletište na pisti“, u: *Večernji list*, Zagreb (6. lipnja 1966.)

Holub, Vilko: „Upoznajmo poduzeće“, u: *Jugomont – list za probleme industrijalizacije građevinarstva*, Zagreb (veljača 1962.)

Kolacio, Zdenko: „Pristanišna zgrada aerodroma Zagreb“, u: *Čovjek i prostor*, Zagreb (siječanj 1961.) br. 106

Kolacio, Zdenko: „Pristanišna zgrada aerodroma „Beograd“ u: Surčinu“, u: *Arhitektura*, Zagreb (prosinac 1962.) br. 3 – 4

Kržišnik, Zoran: „Jagoda Buić“ u: *Globus*, Zagreb (1988.)

Lederer, Ana; Vraneša, Ana: „Monografija Nagrade Vladimira Nazora za 2015. godinu“ Ministarstvo Kulture Republike Hrvatske, Zagreb (2016.)

Ledić, Vesna; Prlić, Adriana; Vučić, Miroslava: „Šezdesete u Hrvatskoj – mit i stvarnost“ Muzej za umjetnost i obrt : Školska knjiga, Zagreb (2018.)

Lipić, D.: „Poljski ministar u Zagrebu“ u *Večernji list*, Zagreb (28. travnja 1966.)

Maroević, Ivo: „Kako čuvati arhitekturu 50-ih u Zagrebu?“ (2006.), u: „O Zagrebu usput i s razlogom, izbor tekstova o zagrebačkoj arhitekturi i urbanizmu (1970.-2005.)“, Institut za povijest umjetnosti, Zagreb (2007.)

Mehulić, Leila: „Vinko Uhlak: Život, slikarstvo“ u: Vinko Uhlak – Graditi i slikati grad, UPI-2M PLUS d.o.o., Zagreb, (ur.) Tomislav Dolenc 2019.

Mikinac, N.: „Novi prodajni prostor domaće prodavaonice“, u: *Aerodrom Zagreb*, Zagreb (travanj 1977.)

Nadilo, Branko; Vrančić, Tanja: „Gradnja međunarodne zračne luke u Zagrebu, iskorak u 21. stoljeće“, u: *Građevinar* (2015.) br. 67

Neidhardt, Velimir: „Terminal zračne luke“ (2008.), u: „Misao u arhitekturi: Velimir Neidhardt“, Alen Žunić, Sveučilište u Zagrebu Arhitektonski fakultet, UPI-2M PLUS, Zagreb (2018.)

Neidhardt, Velimir: „Europski kontekst hrvatske arhitekture 20. stoljeća“ (2009.) u: „Misao u arhitekturi: Velimir Neidhardt“, Alen Žunić, Sveučilište u Zagrebu Arhitektonski fakultet, Zagreb (2018.)

Neidhardt, Velimir: „Novi putnički terminal Zračne luke Zagreb“ (2014.) u: „Misao u arhitekturi: Velimir Neidhardt“, Alen Žunić, Sveučilište u Zagrebu Arhitektonski fakultet, Zagreb (2018.)

Odak, Tomislav: „Bernardo Bernardi – ljudska pojava i kulturna činjenica“ u: *Čovjek i prostor*, Zagreb (siječanj 1986.) br. 394

Pavlović, Boro: „Pristanišna zgrada aerodroma Zagreb“, u: *Arhitektura*, Zagreb br. 97/98 (1968.)

Petrović, Miodrag: „Razgovor s Jagodom Buić“, u: *Književne novine*, Beograd, (15. travnja 1967.)

Plepešić, A.: „Rekonstrukcija putničke zgrade“, u: *Aerodrom Zagreb*, Zagreb (listopad 1976.)

Plepešić, A.: „Gradnja novog objekta u toku“, u: *Aerodrom Zagreb*, Zagreb (lipanj 1977.)

Premerl, Tomislav: „Hrvatska arhitektura u XX. stoljeću“, Matica Hrvatska, Zagreb (2007.)

Puhmajer, Petar: „Razvoj i izgradnja feudalnog doba do kraja Drugog svjetskog rata“ u „Arhitektura Velike Gorice“, Turistička zajednica Grada Velike Gorice, Velika Gorica, (ur.) Murat, Gordan; Puhmajer, Petar; Vahčić-Lušić, Maja; Vujica, Kristina (2005.)

Radović Mahečić, Darja: „Nova uloga arhitekture“ u: „Pedesete godine u hrvatskoj umjetnosti“ (ur.) Zvonko Maković, Hrvatsko društvo likovnih umjetnika, Zagreb (2004.)

Solar, Željko: „III Specifični sistemi“ u: *Jugomont – list za probleme industrijalizacije građevinarstva*, Zagreb (siječanj 1962.)

Šeb, Zvonko: „Zračna luka Zagreb = Zagreb Airport : 50 godina = years“, Zračna luka Zagreb, Zagreb (2012.)

Vahčić Lušić, Maja: „Urbanistički planovi i arhitektura od 198. godine do početka 21. stoljeća“ u „Arhitektura Velike Gorice“, Turistička zajednica Grada Velike Gorice, Velika Gorica, (ur.) Murat, Gordan; Puhmajer, Petar; Vahčić-Lušić, Maja; Vujica, Kristina (2005.)

Vlajo, Koraljka: „Industrijski dizajn“ u: *Šezdesete u Hrvatskoj – mit i stvarnost*, Muzej za umjetnost i obrt : Školska knjiga, Zagreb (ur.) Ledić, Vesna; Prlić, Adriana; Vučić, Miroslava (2018.)

Vujica, Kristina: „Urbanizam i arhitektura u drugoj polovici 20. stoljeća“ u: „Arhitektura Velike Gorice“, Turistička zajednica Grada Velike Gorice, Velika Gorica, (ur.) Murat, Gordan; Puhmajer, Petar; Vahčić-Lušić, Maja; Vujica, Kristina (2005.)

Zlomislić, Ante: „Proizvodnja montažnih elemenata u Jugomontu“ u: *Jugomont – list za probleme industrijalizacije građevinarstva*, Zagreb (prosinac 1961.)

B. St. „Aerodrom Zagreb otvara vrata“, u: *Vjesnik*, Zagreb (14. srpnja 1966.)

B. Sterle „Zagreb pred otvorenjem“, u: *Vjesnik*, Zagreb (28. srpnja 1966.)

D. S.: „Prvi radni dan aerodroma“, u: *Vjesnik*, Zagreb (27. kolovoza 1974.)

Z. F.: „Sirimavo Bandaranaike otputovala u Rim“ u: *Vjesnik*, Zagreb (2. kolovoza 1966.)

„Architectural forum, pregled časopisa“, u: *Arhitektura*, Zagreb (prosinac 1962.) br. 3 – 4

„Novi šalter za prtljag“, u: *Aerodrom Zagreb*, Zagreb (veljača 1976.)

„Zračna luka u svibnju“, u: *Vjesnik*, Zagreb (4. travnja 1966.)

Popis arhivskih izvora:

Državni arhiv u Zagrebu, Zbirka mikrofilma – Zračna luka Zagreb: MF 622/496-524

Državni arhiv u Zagrebu, Zbirka mikrofilma – Zračna luka Zagreb: MF 623/1-524

Hrvatski državni arhiv, Fond 2039. Urbanistički institut Hrvatske, signatura 1223, Inženjering Aerodroma Zagreb, „Studija prostornog plana razvoja *Aerodroma Zagreb* 1972.“, 1972.

Hrvatski muzej arhitekture Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – *pisani dokumenti*: kat. 035, inv. broj: HMA/BB/6/35/1-37/

Hrvatski muzej arhitekture HAZU, Osobni arhivski fond Bernarda Bernardija – *pisani dokumenti*: kat. 042, inv. broj: HMA/BB/6/42/1-25/

Popis internetskih izvora:

Rako, Goran: „Josip Uhlik“ (2005.): <http://uha.hr/josip-uhlik/>, pregledano: 5. ožujka 2019.

Sutlić, Korana: „Danas se otvara novi moderni aerodrom, a ovdje ekskluzivno pogledajte kako je izgledalo prvo Pleso“ (21. ožujka 2017.):

<https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/danas-se-otvara-novi-moderni-aerodrom-a-ovdje-ekskluzivno-pogledajte-kako-je-izgledalo-prvo-pleso-ima-je-predivan-paviljon-s-vrhunskim-namjestajem/5794031/>, pregledano: 5. ožujka 2019.

Domljan, Žarko: „Bernardo Bernardi“: <http://hbl.lzmk.hr/clanak.aspx?id=1812>, pregledano: 9. ožujka 2019.

Kiš, Patricia: „Bogdan Budimirov: Vizionar koji je u socijalizmu stvorio dom za 30.000 ljudi“: <https://www.jutarnji.hr/kultura/art/bogdan-budimirov-vizionar-koji-je-u-socijalizmu-stvorio-dom-za-30.000-ljudi-1736004>, pregledano 16. veljače 2020.

V.M.: „Pronađite pravi smjer u muzeju za umjetnost i obrt“: <https://magazin.hrt.hr/393058/pronaite-pravi-smjer-u-muzeju-za-umjetnost-i-obrt>, pregledano: 20. prosinca 2020.

Zindović, Milena: „Atelier LIK: Success supported by female solidarity“: <https://www.zua.rs/en/research-en/atelier-lik-success-supported-by-female-solidarity/>, pregledano: 4. siječnja 2021.

„Natječaj za izradu međunarodnog urbanističko-arhitektonskog natječaja Novog putničkog terminala zračne luke Zagreb“: <http://www.d-a-z.hr/hr/natjecaji/rezultati/natjecaj-za-izradu-medunarodnog-urbanisticko-arhitektonskog-natjecaja-novog-putnickog-terminala-zracne-luke-zagreb,40.html?t=r>, pregledano: 22. travnja 2019.

„Wright, Wilbur i Orville“: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=66367>, pregledano: 26. travnja 2019.

Pavlin, S: „Aerodrom“ (objavljeno 6. studenog 2017., ažurirano 23. siječnja 2019.): <http://tehnika.lzmk.hr/aerodrom/>, pregledano: 26. travnja 2019.

„Belgrade airport“: <http://architectuul.com/architecture/belgrade-airport>, pregledano: 26. travnja 2019.

„Povijest Zračne luke Dubrovnik“: <https://www.airport-dubrovnik.hr/index.php/hr/ot-nama/povijest>, pregledano: 26. travnja 2019.

Povijest Zračne luke Split: http://www.split-airport.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=209&Itemid=202&lang=hr, pregledano: 26. travnja 2019.

„Vilhelm Lauritzen Terminal“: <https://www.vla.dk/en/project/terminal-39/>, pregledano: 27. travnja 2019.

„Modernity and Air Travel – Halifax International Air Terminal Building“ (3. rujna 2013.): <https://halifaxbloggers.ca/builthalifax/2013/09/modernity-and-air-travel-halifax-international-air-terminal-building/>, pregledano: 27. travnja 2019.

Summary:

Popularization of tourism in Yugoslavia began in the early sixties and since then the air traffic keeps on increasing. In 1960 the open tender for a new terminal was held, which architect Josip Uhlík won. Architect Uhlík designed the steel-glass pavilion and Bernardo Bernardi designed the interior. The new terminal opened in 1966; however, the passenger number still kept on increasing, so the building had to be extended multiple times. One of the first interventions happened in 1974 when a new annex, whose author was architect Uhlík himself, was built. The last intervention was the terminal extension in 2013. An open tender to find the contractor of a new airport designed by Branko Kincl, Velimir Neidhardt and Jure Radić was held in 2008. The Franjo Tuđman Airport opened nearly ten years later, in 2017. Since the new Franjo Tuđman airport opened, the old terminal designed by architect Josip Uhlík is not in use and its future remains uncertain.

Keywords: airport, Bernardo Bernardi, Josip Uhlík, Pleso, post-war architecture