CONTRIBUȚII LA CUNOAȘTEREA AUTORULUI MONUMENTULUI EROILOR AERULUI DIN BUCUREȘTI

Virgiliu Z. Teodorescu

"Acest monument pe lângă că reprezintă concepția d-nei Lydia Kotzebue, el a fost în întregime lucrat de autoare, cu o forță demnă de admirat, pentru toate detaliile construcției până la turnarea îh bronz".

Monografia monumentului Eroilor Aerului[1].

Apartenența realizării monumentului Eroilor Aerului din București a devenit în ultimele decenii o preocupare, numeroase afirmații con tribuind la elaborarea de legende. într-un asemenea context presa și chiar istoricii de artă au ajuns să atribuie prioritar monumentul lui losif Fekete. Considerăm că suntem datori să aducem în discuție mărturii, care sperăm, vor putea contribui la elucidarea a o serie de aspecte mai puțin clare și astfel să participăm la restabilirea adevărului, la atribuirea pentru flecare participant - de la idee și până la realizare - a ceea ce s-a constituit la timpul respectiv o componentă a monumentului.

Este necesar, pentru a înțelege mai bine condițiile în care a prins conturul definitivării acest monument, să evocăm modul cum a fost declanșată acțiunea, precum și evoluția ei până în momentul dezvelirii, episoade care s-au desfășurat într-o perioadă de aproape 15 ani.

O primă formulare a ideii de a fi realizat un monument dedicat Eroilor Aerului aparține locotent colonelului dr. Victor Anastasiu, medic șef al Aeronauticii. El a făcut propunerea de a fi cinstiți toți aceia care s-au sacrificat pentru propășirea aviației românești. Lui i s-au alăturat în curând și alți oameni de bine. în anul 1923 s-a constituit un comitet for mat din dr. loan Cantacuzino, C. Olănescu, Mihai Omorolu, locotenent colonelul Paul Teodorescu. Funcția de secretar a fost încredințată inițiatorului. Primul președinte a fost C. Olănescu. Comitetul a solicitat Casei Regale acceptarea ca principele Carol să fie desemnat președinte de onoare. Solicitarea a avut răspunsul cuvenit. Comitetul a întocmit o tem atică orientativă pentru artiștii plastici doritori să participe la concursul menit să definească realizatorul monumentului. Se dorea să fie un simbol, care să sugereze sacrificiul aviatorilor români la propășirea aviației.

Inițial s-a cerut sculptorilor Ion Jalea, Cornel Medrea, Alexandru Severin și loan Dimitriu-Bârlad să prezinte machete pentru viitorul monu ment. Analiza acestora a impus comitetului să decidă neacceptarea lor. Au

fost acordate ca premii, primilor trei, suma de 30.000 Iei. Experiența dobândita a determinat comitetul să lansese un concurs adresând în acest sens invitația către artiștii plastici din România. Se preconiza recompen sarea primilor trei clasați, care obțineau suma de 40.000 lei. S-au prezen tat la concurs 14 machete. Lucrările au fost reunite[2] în incinta Ateneului Român.Comitetul a premiat lucrările prezentate de loan Schmidt[3], Lydia Kotzebue și Spiridon Georgescu. dar n-a fost acceptată nici o lucrare pen tru a fi transpusă în materialul definitiv care să o integreze în for public. în căutarea unei soluții care să promoveze rezolvarea corespunzătoare a situației s-a preconizat[4] lansarea unui nou concurs și cu participare inter națională. Demersurile întreprinse n-au găsit amatori dincolo de hotarele României. în această conjunctură comitetul a cerut celor celor trei premiați să întreprindă modificări la machetele lor. A fost delegat It.cpl.aviator dr. Victor Anastasiu să se ocupe de această problemă. La sfârșitul anului 1925 se solicita[5] din nou spațiul de expunere de la Ateneul Român pentru perioada 20-30 noiembrie. întrucât prințul moștenitor Carol n-a putut participa la vizionarea noilor machete, fiind plecat în străinătate, s-a soli citat[6] prelungirea timpului de expunere. La data vizionării au fost prezenți și concurenții. Oprindu-se în fața lucrării ce avea dominantă Icarul în zbor prințul Carol a fost entuziasmat revendicând să-i fie prezentat autorul. Acesta, declinându-și identitatea, prințul Carol i-a replicat că în românește este Faur, devenindu-i ad-hoc naș, nume cu care va semna în continuare lucrările sale, folosind într-o etapă tranzitorie semnătura loan Schmidt Faur[7].

După vizionare și strângerea expoziției comitetul a întârziat să ia o hotărâre, dar până la urmă în cadrul unei ședințe a elaborat Procesul Verbal nr. 10, prin care a consemnat[6] hotărârea de a acorda lucrarea lui Lydia Kotzebue, căreia i-au cerut să facă modificări la macheta prezentată preluând de la loan Schmidt Faur elementul dominant: Zburătorul. La vizionările ulterioare s-a putut remarca modul cum artista a recepționat elementele care i-au fost impuse. La 27 februarie 1927 a fost acceptată oferta lui Lydia Kotzebue. Comitetul de inițiativă s-a lansat în realizarea următoarelor obiective: redactarea, conform normelor juridice, a contrac tului de execuție: adunarea fondurilor necesare: obținerea locului de amplasare: procurarea materialelor de construcție și a bronzului pentru piesele metalice.

în această etapă comitetul a fost completat prin cooptarea gene ralului de divizie V. Rudeanu, noul inspector al Aeronauticii.

în luna iunie 1930, Primăria Municipiului București a oferit[9] locul solicitat din Piața Gheorghe Buzdugan, primul rond din fosta șosea Jianu, definită ulterior ca Bulevardul Aviatorilor. Ministerul de Război a pus la dispoziție 12.000 kg. bronz, comitetul achiziționând ulterior în'completare, încă 3.000 kg.

Subliniem că pentru acest monument nu s-a acționat, ca în alte cazuri, prin lansarea de liste de subscripție. Au fost însă acceptate de la instituții și persoane contribuții benevole. O substanțială participare

au avut-o aviatorii. O parte din fondurile necesare au fost strânse prin organizarea de mitinguri aviatice.

După vizionarea machetelor definitive, la mărimea 1/1, lucrarea a fost încredințată spre turnare în bronz firmei V.V. Răscanu[10].

Realizarea monumentului a impus o atentă tratare, construcția fiind încredințată firmei Tomat & Co. La elaborarea planului, inclusiv calculele de rezistență, a fost cooptat arhitectul profesor Petre Antonescu, care a urmărit și calitatea execuției. Lucrare de anvergură, a impus realizarea unei fundații în radier, beton armat, având profunz imea în sol de 2,5 m, din care se ridică 27 stâlpi de beton armat cu înălțimi diferite. Soclul și obeliscul au fost placate cu piatră de Banpotoc. Piesa dominantă. Zburătorul, are cca. 5.000kg. bronz și înălțimea de 5 m.

Monumentul a fost inaugurat[11] cu prilejul zilei patronului avi ației, Sf. Ilie, la 20 iulie 1935, în cadrul unei ample manifestări.

Jalonarea câtorva din elementele care constituie fișa biografică a monumentului ne permite să afirmăm că în afară de reacția sculp torului loan Schmidt Faur, care a prezentat Comitetului un memoriu[12] prin care și-a revendicat calitatea de creator original al Icarului Zburător, alte persoane n-au avut acțiuni revendicative până după cel de-al doilea război mondial. Facem mențiunea că în diverse expoziții, în presa timpului, o serie de machete ale concurenților menționați au fost popularizate[13]. După anul 1957 însă s-a realizat o adevărată translație operându-se un transfer de drept de autor al momnumentu-lui. Remarcăm că se formulează fie ideea cooperării lui losif Fekete cu Lydia Kotzebue, fie că este înlăturată ca incapabilă să reali-zeze așa ceva, conferindu-se lui losif Fekete capacitatea de a fi conceput șl real izat.

Parcurgerea mărturiilor anilor care au finalizat concursul și au declanșat munca la elaborarea efectivă a componentelor, care reunite după turnare s-au constituit monumentul Eroilor Aerului, oferă posi bilitatea de a remarca modul cum comitetul de inițiativă a decis să ofere lui Lydia Kotzebue ideea lui loan Schmidt-Faur, pentru a o inte gra în compoziția sa. De aici au urmat etapele, care au condus la mod elarea la proporții definitive, care urmau să fie predate pentru a fi tur nate în bronz. Că în aceste momente artista sculptor a angajat o per soană, sau mai multe, pentru a-i acorda ajutorul în tot ceea ce era solicitare fizică este plauzibil. Cine a fost, sau cine au fost, este azi difi cil de afirmat în limita documentării noastre. A-l considera pe loan Fekete că i s-a alăturat, realizând conceptional și efectiv monumentul este hazardat. Următoarele argumente ne determină să exprimăm acest lucru. Le enunțăm: după anul 1925, anul terminării Școlii de Belle Arte, participările lui loan Fekete[14] la Salonul Oficial l-au făcut remarcat, probând în acest sens premiile obținute, dar maniera și te

matica abordată nu-1 relevă ca preocupat de problema aviației; deși a fost un concurs public loan Fekete n-a găsit de cuviință să participe cu o lucrare sau să coopereze cu un alt artist; ulterior, până la realizarea monumentului funerar (1935) dedicat aviatorului Dimitriu Hubert n-a manifestat o predilecție pentru monumentele dedicate slujitorilor avi ației; participanții la truda pentru înălțarea acestui monument în capi tala României au găsit cu cale să amintească pe toți care au avut salutare contribuții la această operă și ca atare ne punem legitima întrebare de ce n-au spus și n-au scris despre el nimic, deși a ajuns să se considere efectivul autor al monumentului; a trebuit să apară monografia[15], apoi moartea artistei, revenirea lui în țară după anii 1940-1945 petrecuți la Budapesta, pentru a începe să construiască un edificiu, transformat de unii și de alții în legenda, care să-i atribuie calitatea de autor, înlăturându-se sau minimalizându-se rolul Lydiei Kotzebue la realizare monumentului. Repetăm, considerăm semnifica tiv faptul că în anii ’30 numeroși artiști participanți la concursul pen tru edificarea acestui monument și-au etalat realizările cu care s-au prezentat sau le-au reluat completându-le, îmbunătățindu-le. De ce losif Fekete n-a avut o asemenea prezență? în acei ani preocupările sale erau canalizate spre realizarea predilectă de reprezentări ani maliere. După cel de al doilea război mondial s-a integrat, printre primii, în -tot ceea ce a fost orientarea spre realismului socialist și a considerat că acum poate să-și atribuie la palmaresul artistic și cali tatea de autor al monumentului Eroilor Aerului. La apariția cărții lui K.H. Zambaccian, "însemnările unui amator de artă", în anul 1957, cititorii au putut lua cunoștință[15] cu o formulare care făcea referință la colecționarul dr. loan Cantacuzino, căruia îi atribuie calitatea de a fi patronat numeroase jurii pentru adjudecarea realizatorilor de viitoare monumente. El afirma; "Generos cum era, profesorul nu a ezitat să acorde comanda monumentului Aviatorilor unei rubedenii, doamnei Kotzebue, care se spune că și-a asociat pentru proiect pe sculptorul Onofrei, iar execuția monumentului a încredințat-p unui alt colabora tor, tânărul sculptor Fekete (Negrulea)". în anul 1965 revista Arta Plastică face referință[16] la colaborarea Lydiei Kotzebue cu losif Fekete, iar în anul 1972 aceeași publicație atribuie[17] monumentul lui losif Fekete și Lydia Kotzebue. Mai trec câțiva ani și în anul 1978 Constantin Prut realizează o concludentă și categorică caracterizare pe care o citățm[18], pentru a se înțelege cum se poate construi o atribuire eronată:"Iosif Fekete a trăit imediat după absolvirea Institutului de Artă, o experiență, care avea să devină legendă, dar, care, în planul descrierii personale, însemna foarte mult. în anii 1928-1938(?) sculp torului i se încredințează transpunerea în dimensiuni adecvate cadrului natural a artistei poloneze (?!) Lydia Kotzebue, pentru Monumentul Aviatorilor, colaborare ce avea să ducă la realizarea celui mai frumos

monument sculptural din București, Iosif Fekete face aici dovada unor preocupări pentru spațializarea simbolurilor, pentru integrarea struc turii narative în ordinea specială a discursului monumentului, care îl vor ajuta în definitivarea unei exemplare serii de opere concepute pen tru implantarea umanului în ambianță, în mediul unde au loc procese le de formare a conștiinței..". Ulterior aceste rânduri vor fi integrate și în Dicționarul de Artă Modernă[19]»

între timp, în anul 1976, apare lucrarea lui Octavian Barbosa, Dicționarul Artiștilor Români Contemporani, care pecetluiește definitivarea con tribuției lui Iosif Fekete afirmând: "Deși trece numai colaborator (?!) la realizarea Monumentului Aviatorilor, din București, al cărui autor formal este Lydia Kotzebue (despre care se știe foarte puțin), contribuția lui Fekete pare să fi fost aici determinantă"[20]. Categorică este formularea lui Mircea Țoca, prin care se consacră lui Iosif Fekete lucrarea: "împlinise abia 25 de ani când și-a legat numele de Monumentul Aviatorilor, despre care se poate spune că rămâne, până azi unul din cele mai frumoase mon umente publice ale Bucureștiului. A realizat lucrarea pornind de la un minuscul proiect âl Lydiei Kotzebue. Literatura de specialitate îi citează, de aceea, pe amândoi ca au tort ai monumentului.

Cercetarea critică a istoricului execuției acestuia și, mai ales, a val orii sale artistice, ne îndeamnă însă tot mai mult să socqtim că autorul de drept este Iosif Fekete. O confirmă, de altfel, și textul scrisorii, pe care un foarte autorizat martor al timpului, cum este venerabilul maestru Ion Jalea, a adresat-o lui Fekete la 12 februarie 1970. în scrisoare se observă, pe bună dreptate, că Lydia Kotzebue n-a lăsat în urma ei nici o altă lucrare, prin care să poată justifica o astfel de atribuire, în timp ce, în creația lui Fekete-Monumentul Aviatorilor este primul dintr-o serie, relativ amplă, de sculpturi, având ca temă ideea reprezentării Zburătorului." Am citat acest fragment din capitolul Monumentele din micromonografia "Iosif Fekete" pe care a publicat-o în anul 1977 Mircea Țoca. Aprecierile conti nuă cu evidențierea calităților componenetelor acestui monument[21].

Am dat aceste exemple, sper concludente, pentru a se înțelege cum fără o documentare, se poate foarte ușor ajunge la interesante afirmații menite a-1 ridica pe Iosif Fekete pe un podium al neadevărului. Regretabil! Dacă s-ar fi întreprins o succintă incursiune în creația Lydiei Kotzebue ar fi putu să le releve autorilor, mai sus citați, o serie de lucrări[22], ce o definesc ca artist cu posibilități remarcabile. într-un asemenea context trebuie să remarcăm modul de tratare plastică a personajelor. O serie de elemente îi sunt caracteristice, reîntâlnindu-le și în tratarea altor lucrări. Distrugerea pieselor (ipsos, ceramică) care se găseau în atelierul ce îl avea în satul Moara Domnească, comuna Afumați, la conacul soțului, s-a con stituit una din condamnabilele acte ale prolecultismului anilor '50, când exproprierea "exploatatorului" a deschis drumul distrugerilor a tot ceea ce nu era în concordanță cu viziunea tovarășilor veniți să "preia" bunurile

menite a deveni proprietatea colectivă. Modelările artistei au fost tratate ca incomode, indecente și ca atare au fost la discreția distrugătorilor. Câteva fotografii ce s-au mai păstrat relevă[23], realizări ale Lydiei Kotzebue din anii de creație, în această ambianță.

Faptul că în deceniul al 4-lea ante și post dezvelirii monumentului Eroilor Aerului, losif Fekete, devenit Negrulea, n-a revendicat dreptul de autor sau coautor ne îndreptățește să considerăm că ceea ce peste ani â formulat, iar presa a preluat și difuzat, fără a verifica, se constuie o eroare, la care memoria i-a făcut un nefast serviciu, de termin ân du-1. să-și atribuie ceea ce nu-i aparținea. A fost momentul când autorul, Lydia Kotzebue, nu mai era în viață. Este tocmai perioada anilor când s-a mani festat lipsa de preocupare de a studia și analiza creațiile multora din cei care au fost artiștii sculptori ai perioadei interbelice[24]. Ignorarea acestora a antrenat peste mulți și multe creații uitarea cu toate repercursiunile pe care acum le moștenim, determinând nu odată, formulări pripite[25] cu urmări grave, inclusiv pentru soarta multora din monumente. Cu atât mai mult se impune ca pentru creatorii primei jumătăți de veac din domeniul sculpturii românești să fie întreprinse cercetările cuvenite pentru a fi ela borate micromonografiile, care să le confere o atentă analiză a anilor de viață și creație. Pe această cale lucrări prezentate în for public sau în pat rimoniul unor instituții, inclusiv muzee de artă, vor ajunge să fie astfel apreciate corect, conservate și prezentate pentru viitorime.

Aducând în fața cititorilor acestor rânduri câteva izvoare docu mentare avem speranța că ele se vor constitui o contribuție la înlăturarea confuziilor provocate de eronate exprimări la un moment euforic[26].

Pentru clarificarea problemei suntem datori să ne reamintim de o serie de elemente care s-au constituit trepte în spinoasa problemă a genezei monumentului Eroilor Aerului. S-a pornit de la o salutară idee de a aduce cuvenita cinstire tuturor acelora care au contribuit la promovarea aviației românești.

Concursurile lansate s-au dovedit[27] a fi chiar și pentru comanditari o școală care în timp le-a impus o exigență, o capacitate de selecție și mai ales remarcarea calităților fiecăruia din lucrările prezentate, preluând con form regulamentului concursului elemente ce se defineau ca soluții origi nale. în acest context este imperios necesar să reamintim că participarea sculptorului loan Schmidt-Faur a impus[28] ideea Icarului Zburător ca.o componentă dominantă a monumentului. Realizarea lui reținând atenția i-a fost acordat premiul I, iar ulterior acest element i-a fost oferit de către comanditari Lydiei Kotzebue pentru realizarea monumentului.

Suntem datori să amintim și faptul că primul deceniu după războiul mondial a confruntat ecnomia românească cu numeroase difi cultăți, situație care s-a resimțit și în cultura românească, inclusiv în modul cum o serie de proiecte de monumente au fost, fie diminuate, fie întârziate până la aducerea lor în for public. Exemplificăm cu soarta proiectului arhitecților Constantin Pomponiu și George Cristinel pentru

Mausoleul de la Mărășești. în cazul monumentului Eroilor Aerului a deter minat întârzierea lansării etapei de realizare a lucrărilor definitive. Tocmai o astfel de conjunctură facilitează lansarea de atacuri directe și indirecte vizând schimbarea de optică, hotărâri ale juriului semănând prin dezinfor mare reacții foarte diverse. Abnegația comanditarilor a determinat depășirea unor asemenea dificultăți. Când variatele acțiuni s-au soldat cu suma preconizată s-a comandat monumentul Lydiei Kotzebue condiționând realizarea de respectarea strictă a prevederilor din contractul încheiat ce includea și acceptarea unei permanente colaborări cu membrii comitetului de inițiativă abilitați astfel să cunoască permanent stadiul lucrării, putând interveni atunci când ceva n-ar fi fost conform cu cele stipulate. Fiind prezenți, de ce n-au consemnat pe presupusul azi jca ”real autor" al monumentului. Amploarea lucrării a determinat comitetul să preconizeze și posibilitatea ca autorul să-și angajeze un colaborator, care să participe la transpunerea 1/1 a componentelor machetei avizate. Menționăm că o asemenea formulă s-a mai practicat în anii respectivi. Au fost situații când la realizarea unui monument s-au atribuit chiar compo nente de la alt concurent. Amintim că la monumentul dedicat cinstirii actului Unirii Bucovinei cu România, realizat pentru orașul Cernăuți, câștigătorul concursului sculptorul Theodor Burcă, a trebuit să accepte decizia comitetului de a coopera cu sculptorul Spiridon Georgescu, real izatorul Bourului, care călca pajura imperială, element devenit component al monumentului[29].

Despre colaborarea între sculptorul autor al machetei și cel/cei care realizau aducerea la proporțiile preconizate este o veche practică, frecvent utilizată în lut, atât pentru cei care asigurau transpunerea în marmură, cât și pentru cei care modelau macheta 1/1 pentru a fi apoi turnată în ipsos, în vederea expunerii provizorii pe soclul înălțat la locul preconizat pentru a sugera modul de integrare în ambianța specifică, fie pentru a interveni cu eventuale corecturi, care s-ar fi impus înainte de a pomi spre atelierul unde urma să fie turnată în bronz.

Referindu-ne la episodul loan Schmidt-Faur documentele relevă[30] prin schițe, oferte, memorii, modul cum acesta a conceput macheta viitorului monument dedicat Eroilor Aerului. El precizează că dominantă este reprezentarea Zburătorului pe care o definește ca Avântul Aviației. înălțimea piesei era preconizata inițial de 4,20 m., cu aripile având anvergura de 6,50 m. împreună cu zona de prindere de obelisc piesa avea înălțimea de 6,50 m. în partea de jos a obeliscului era plasate "Jertfa", având înălțimea de 3,60 m. și două basoreliefuri relevând glorificarea aviației, preconizate a avea dimen siunile de 2,80 x 1,30 m. într-o primă variantă înălțimea totală a monumen tului era de 20,50 m. ca apoi să-1 stabilească la 22 m.

Perioada de așteptare a deciziei finale din partea comitetului a facilitat tot felul de confruntări, căutări de alianțe, fiind întreprinse variate forme pentru asigurarea adjudecării uneia sau alteia din machete. în aces te condiții loan Schmidt-Faur a întomit la 24 ianuarie 1927 un memoriu[31]

adresat conducătorului comitetului de inițiativă, prin care aducea la cunoștință modul cum ideile originale cu care a participat până la acel moment au ajuns să fie preluate de alți coricurenți. Exemplifică cu macheta sculptorului loan Dimitriu Bârlad care a acționat pentru a-și adjudeca lucrarea ajungând să preconizeze o colaborare cu Lydia Kotzebue, despre care se afirma că va ajunge să primească comanda. El se referă la faptul că în anul 1925 s-au făcut fotografii care pot arăta cum și cu ce au participat concurenții. Referindu-se la eventualul reproș că piesa de pe obelisc ar putea să constituie o dificultate, aducea la cunoștință că în urma consultării[32] arhitectului Victor Ștefănescu, acesta a verificat toate calculele, relevând calitățile proiectului ca fiind realizabil.

în concluzie, realizarea monumentului Eroilor Aerului a generat la timpul respectiv numeroase animozități. Adversitățile au provocat numeroase legende. Dispariția autoarei, modificările structurale ale statu lui au facilitat colpoltarea de știri confuze generatoare de noi atribuiri.

Documentele pe care le punem în circulație și cu alte surse reunite pe masa cercetătorului, a criticului de artă, a istoricului de artă vor putea să contribuie la înlăturarea unor trecute afirmații interesate. Pe această cale se va putea stabili ce trebuie să atribuim fiecăruia din cei care au fost părtași la realizarea, de la idee și până la faptă, a simbolicului monument ce astăzi cinstește memoria pionierilor aviației românești.

Viitoarele generații vor fi astfel în cunoștință de cauză relevându-le contribuțiile artiștilor plastici loan Schmidt-Faur și Lydia Kotzebue, ale arhitecților Victor Ștefănescu și Petre Antonescu.

NOTE

1. Monografia Monumentului Eroilor Aerului, București, 1939, 23 p. + 7 foto, p. 16 în continuare citată: Monografia...
2. Arh.St.Buc. - Municipiu, fond Ateneul Român, dosar 2/1925, f. 14, 38,
3. Arh.St.Buc., fond loan Scmidt-Faur, inv. 2123, dosar 8.
4. Monografia..., p. 4.
5. Arh.St.Buc. - Municipiu, fond Ateneul Român, dosar 2/1925, f. 38.
6. Ibidem, f. 51.
7. Virgiliu Z. Teodorescu, Informații referitoare la activitatea sculptoru- ■ lui loăn Schmidt Faur, "Revista Muzeelor și Monumentelor - Monumente Istorice și de Artă", anul XX, nr. 2/1989, p. 43, în con tinuare citată: V.Z.T.-I.S.F.
8. Monografia..., p. 4.
9. Idem, p. 5.
10. Firma V.V.Răşcanu era cea mai competentă turnătorie pentru lucrări de asemenea anvergură vezi: Petre Oprea, Istoricul turnători

ilor artistice în bronz din București, în "Revista Muzeelor", anul VI, nr. 1/1969, p. 33-38.

11. "Albina", anul XXXVIII, nr. 29, 26 august 1935, p. 2 (450); idem nr. 30,2 august 1935, p. 472-473 reportaj + fotografie; "Calendarul Universul 1936", p. 268; "Almanahul Adevărul și Dimineața pe 1936", p. 288; "Universul", anul 52, nr. 199, 23 iulie 1935, p. 1, fotografie.
12. Arh.St.Buc., fond loan Schmidt Faur, dosar 8, f. 11-12 v., memoriul din 24 ianuarie 1927.
13. George Oprescu, "Sculptura statuară românească", București, 1954, p. 138 proiectul Cornel Medrea din anul 1925; "Ilustrațiunea", anul XV, nr. 130, decembrie 1926, p. 315, fotografia machetei realizată de Spiridon Georgescu; Arh.St.Buc., fond Muzeul Saint Georges, dosar 3, Catalogul Expoziției Tinerimea Artistică, 26 octombrie 1928, po ziția 230; Aviația, bronz, realizarea lui Oscar Spaethe; Catalog al doilea Salon Ateneul Român, 1 decembrie 1929-26 ianuarie 1930, p. 42, pozițiile 472: Cap de aviator, 473; Aviator căzând, realizările lui Alexandru Severin; Catalogul Salonul Oficial, martie-mai 1931, p. 23, poziția 256; Aripi, gips, realizare a lui Angela Bărbulescu; Realitatea Ilustrată, anul VIII, nr. 406, 31 octombrie 1934, p. 7. fotografia proiectului realizată de Oscar Spaethe; Catalogul Expoziției Cenaclul Idealiștilor, 19 februarie-martie 1933, poziția 224; Aviator căzând, bronz realizare a lui Alexandru Severin; Virgiliu Z. Teodorescu, Informații referitoare la activitatea sculptorului loan C. Dimitriu-Bârlad, în: Revista Muzeelor și Monumentelor - Monumente Istorice și de Artă, anul XXVIII, nr. 1/1987, p. 57.
14. losif Fekete a participat la expozițiile oficiale cu următoarele lucrări consemnate în:
    - Catalogul Salonului Oficial, 1925, p. 17, poziția 286: "în meditație", gips;
    - Catalogul Salonului Oficial, 1927, p. 21, poziția 205: "Salomeea", gips;
    - Catalogul Salonului Oficial, 1929, p. 24, poziția 246: "Diana";
    - Catalogul Salonului Oficial, 1930, p. 24, poziția 261: "Nud", gips; poziția 262: "Orpheus", gips.
15. Semnificativ este faptul că în "Lista monumentelor de Cultură de pe teritoriul R.P.R.", întomită în anii 1954-1956, editată în anul 1956 la p. 143 Monumentul Aviatorilor este atribuit lui L. Kotzebue: K.H. Zambaccian, "însemnările unui amator de artă", București, 1957, p. 124.
16. "Arta Plastică", anul XII, nr. 5/1965, p. 256-257.
17. Idem, anul XIX, nr. 8-9/1972, p. 23 fotografie.
18. "Contemporanul", nr. 30 (1655), 28 iulie 1978, p. 2.
19. Constantin Prut, "Dicționar de Artă Modernă", București, 1982, p. 146.
20. Octavian Barbosa, "Dicționarul Artiștilor Români Contemporani",

București, 1976, p. 180.

21. Mircea Toca, "losif F.ekete", București, 1977, p. 16, 19, 20, 104, fotografii, p. 12, 13; autorul reia problema în "Familia", anul 20, nr. 9, septembrie 1984, p. 7 în care referindu-se la monumentul de la Alba lulia pornește de la retrospectiva anului 1978 formulând cate gorica apreciere că: "Monumentul. Aviatorilor" (sau Monumentul Eroilor Aerului, cum a fost de fapt denumit în epocă și cum stă și azi scris pe soclu, realizat în capitală în anii 1928-1929 (?) este după mărturia depusă de un foarte autorizat martor al vremii, ca Ion Jalea, opera exclusivă a lui losif Fekete (vezi amănunte în cartea mea "Șase decenii de plastică românească militantă", Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1981, pp. 200-209). Deși, din cauza unor mașinațiuni de culise, concursul pentru monumentul bucureștean a fost câștigat de Lydia Kotzebue, care a și contractat lucrările, adevărata paterni tate a operei a fost cunoscută în epocă și a fost asociată celorlalte înfăptuiri în domeniu artei monumentale datorate tânărului sculp tor..." strategic Vasile Florea în lucrarea de sinteză "Arta Românească Modernă și Contemporană", București, 1982, p. 256, atribuie lui losif Fekete Monumenul Aviatorilor incluzând în paran teză precizarea: "(în colaborare)" fără însă a o pomeni pe Lydia Kotzebue. Colonel Comeliu P. Vasiu, Eroilor Aerului (Scurt istoric al monumentului), București, 1983, 112, p. Lucarea evidențiază etapele care au fost parcurse până la dezvelirea monumentului în anul 1935. Integrând aprecierile unor contemporani recurge și la amintirile lui losif Fekete care povestește că a fost solicitat de către Lydia Kotzebue în toamna anului 1928 să colaboreze la realizarea măririlor necesare pentru turnarea în materialul definitiv. în ate lierul improvizat într-o construcție a Târgului de Mostre de la Obor a contribuit la mărirea machetei avizată de comitetul de inițiativă în anul 1927. Sunt menționate dificultățile cu care s-au confruntat, la etapele realizărilor măririlor în pământ și apoi turnarea în ipsos. în anul 1930 componenetele au fost încredințate spre turnare în bronz firmei V.V. Rășcanu.

22. Catalog Salonul Oficial 1924, poziția 219: Portretul D-nei D., gips, Arh.St.Buc., fond Muzeul Saint Georges, dosar 3, Catalogul Salonului Oficial 1926, Palatul Ateneului, p. 22, poziția 328: Pieta, gips, p. 28, artista locuia în București, pe str. Brutari, nr. 1; Ibidem, dosar 40/1926, f. 5. Invitația pictorului Pointevin-Skeletti și a scuip-torului Lydia de Kotzebue la expoziția organizată cu lucrări ale lor în sala Mozart din Calea Victoriei - Palatul Independența - în perioada 1 aprilie - 15 mai/1926/Ateneul Român - Expoziția retrospectivă. Catalog 1927, poziția 327 Portretul Ministrului Anghelescu. Arh.St.Buc., fond Muzeul Saint Georgesc, dosar 43/1927, f. 5-6, cup "Adevărul Literar" având prezentarea Salonului Oficial 1927 (?!) realizată de criticul de artă H. Blazian, care remarca participarea

valoroasă a sculptorului Lydia Kotzebue; "Catalogul Salonului de desen și gravură 1928" - Pavilionul Artelor, p. 16, poziția 266; Buna Vestire, p. 24 artista locuia în București, str. Episcopu Radu nr. 13; "Catalogul Salonul Oficial 1930", p. 25, poziția 270: Orfeu, gips, p. 29, artista locuia în București, str. Alexandru cel Bun, cu acces prin str. Virgiliu; Grigore lonescu, "București"/1938/ p. 277, cimitirul Bellu, figura 95, loc 33 la mormântul aviatorului Alexandru Cojan + 1935 o valoroasă compoziție redând o femeie în atitudinea de rugăci une, având brațele înălțate spre cer G/heorghe/ Bezviconi, "Necropola Capitalei", București, 1972, p. 32, 97; Institutul Cantacuzino, Splaiul Independenței, nr. 103, holul scării de la intrare, busturile turnate în bronz, având în partea din stânga Jos semnătura: L. Kotzebue: "Louis Pasteur 1822-1895 și Claude Bernand Sain Julieu 1813-1878.

23. în incinta bisericii satului Moara Domnească, unde se află și mormintele familiei Kotzebue, sunt expuse și câteva imagini evoca toare cu referință la Lydia Kotzebue.
24. Sistematic s-a procedat la evidențierea a numai câtorva din sculp torii epocii restul fiind ignorați conștient. Ne referim la: Puiu Atanasescu, Vasile Blendea, Horia Boambă, Teodor Burcă, Borgo Prund (Chencinschi), Mac Constantinescu, Claudia Cobâzeva, George Dimitriu, Celine Emilian, Alexandru Călinescu, Alexandru Călinescu-Arghir, Spiridon Georgescu, loan Gheorghiță, Richard P. Hette. Ion lordănescu, Ferdinand Gallas, Gheorghe Leonida, Dumitru Mățăuanu, Radii Moga, Dumitru D. Mirea, Emil Mereanu, Horia Miclescu, Mihai Onofrei, Dimo Pâvelescu, loan Pantazi, Alexandru Plămădeală, George Savargin, Oscar Spaethe, Corneliu Themeli, Gheorghe Tudor, loan Tureatcă, Vasile Vasiliu-Falti, Mari a Grigorescu Vasilovici ș.a. A le atribui din necunoaștere calificative este un act cu urmări nefaste, atât pentru cultura românească, cât și pentru monumentele de for public, care astăzi sunt neglijate sau eronat atribuite altor creatori.
25. Sugestiv, dar nu singulară este analiza făcută de Adina Nanu, "Monumente. închinate Eroilor primului război mondial", "Arta", anul XXXVI, nr. 10/1989, p. 15-17.
26. Documentele, reproduceri, xerox, mi-au fost puse la dispoziție cu amabilitate de dl. Petre Oprea. în urma publicării articolului lui Tudor Octavian din Tribuna României, anul V, nr. 92, 1 septembrie 1976, în care făcând referință la sculptorul losif Fekete îi atribuia categoric realizarea Monumentului Aviatorilor, Petre Oprea a core spondat cu fiul Lydiei Kotzebue. Acesta, păstrând documentele ca relicvă de familie le-a luat cu el la părăsirea României. De la Paris acesta i-a trimis următoarele mărturii:
    - 5 file ale manuscrisului "Biografia sculptoriței Lydia Kotzebue", text redactat de fiul ei, Rostislav Kotzebue (13 noiembrie 1910,

Petrograd, ofițer de geniu).

- 3 file dactilografiate cuprinzând copia memoriului redactat de Rostislav Kotzebue la 26 februarie 1978 și expediat către Președinția României. Arată care a fost contribuția mamei sale la realizarea Monumentului Eroilor Aerului. Solicită să fie întreprinse cercetările cuvenite pentru a fi înlăturate afirmațiile enunțate în necunoștință de cauză, prin care lucrarea este atribuită lui losif Fekete (Planșa 1)
- l filă a adresei din 22 februarie 1927 prin care Comitetul Monumentului Aviatorilor aducea la cunoștința Lydiei Kotzebue că i-a fost "decernat premiul I, adică executarea monumentului", urmând a fi stabilite o serie de detalii pentru redactarea contractu lui, este exprimat acordul pentru o eventuală viitoare colaborare "cu un alt sculptor, arhitect". Este invitată să ia legătura cu secre tarul împuternicit ca să realizeze definitivarea actelor. Antetul relevă că inițial denumirea preconizatului simbol a fost: Monumentul Aviatorilor (Planșa 2)
- l filă dactilografiată cuprinzând textul contractului încheiat la 11 iulie 1927 pentru realizarea Monumentul Aviatorilor.
- l filă manuscris cuprinzând concluziile Comitetului care la 27 octombrie 1927 a aprobat macheta 1/4 pe care artista o prezen tase pentru avizare conform contractului (Planșa 3)
- l filă dactilografiată cuprinzând adresa Comitetului Monumentul Aviatorilor din mai 1930, prin care confirma că monumentul a fost preluat și predat lui V. Rășcanu pentru a trece la turnarea în bronz. Se face referință la dificultățile cu care s-a confruntat artista, dar pe care a reușit să le depășească obținând un valoros rezultat (Planșa 4)
- l filă dactilografiată cuprinzând adresa Comitetului Monumentul Aviatorilor din 30 septembrie 1935 redactată după inaugurarea simbolului. Cele trei puncte evidențiază (Planșa 5):
- Că a executat lucrarea la timp și a asigurat supravegherea, montarea în bune condițiuni;
- Nu a formulat pretenții de natură financiară ca urmare a întârzier ilor ce n-au depins de ea;
- Valoarea monumentului din punct de vedere atrtistic, "grație activ-ității rodnice și de multe ori dezinteresat a tuturor care au pus umărul la înfăptuirea lui". Se promite o gratificație pe care să o considere ca o "distincțiune".
- 2 file dactilografiate cuprinzând textul memoriului adresat Ministerului Aerului de către Pavel Kotzebue, soțul defunctei artiste, împuternicit testamentar cu lichidarea problemelor finan ciare referitoare la drepturile ce-i reveneau pentru Monumentul Eroilor Aerului (Pavel/Paul/Kotzebue, 20 iunie 1865, Frankfurt pe Mâine - 15 februarie 1947, București, general rus, reintegrat în

armata română) (Planșa 6)

27. V.Z.T.-I.S.F___p. 47, nota 66.

28. Suntem datori de a reține atenția și cu un element aparent în afara subiectului. De la venirea în România, loan Schmidt, atât în perioa da de activitate la Târgu Jiu, cât și ulterior la București a manifestat un interes deosebit aviației. Ne referim la preocupările sale pentru studierea, proiectarea și realizarea de modele, după concepție pro prie, de aparate de zbor. O atenție deosebită a acordat-o eveni mentelor aviatice. Multe din soluțiile obținute s-au constituit la tim pul respectiv, invenții prin care se aduceau la patrimoniul tehnic noi soluții. Preocupări de o viață l-au ajutat și ca artist să remarce îngemănarea dintre om și aparatul de zbor și ca atare concursurile 1- au găsit în postura de creator care trata tema ca ceva ce îi era cunoscut anatomic, sentimental și tehnic. Facem mențiunea că în casa ce i-a servit ca locuință și ca atelier s-au păstrat după decesul lui loan Schmidt Faur (1934) numeroase machete miniaturale ale aparatelor de zbor elaborate. Din păcate un incendiu din anii 1970, în condițiile șantierului limitrof care realiza metamorfoza zonei bule vardului 1 Mai, a distrus aceste realizări. Prompta intervenție a vecinilor și a pompierilor a facilitat în schimb salvarea machetei "Zburătorului" cu care a participat la concursul pentru preconizatul Monument al Eroilor Aerului. Cele trei dosare păstrate (azi cumu late) la Arhivele Statului, componente ale fondului loan Schimdt Faur cuprind descrierile tehnice, desene, calcule, lista invențiilor. Ele se constituie în acest sens o sursă de informare care reclamă atenția cercetătorilor pentru a-1 integra în rândurile acelora, care au avut participări la promovarea aeronauticii românești. Dosarul 33 se impune să fie studiat de cei care îi pot stabili valoarea pentru istoria tehnicii aeronautice. Lor se vor putea alătura și cei din domeniul construcțiilor navale, alt domeniu care l-a preocupat pe loan Scmidt-Faur.

29. Virgiliu Z. Teodorescu, "Monumentul Unirii din Cernăuți", Magazin Istoric, anul XXVIII, nr. 12 (333), decembrie 1994, p. 12.

30. - Arh.St-. Buc., fond loan Schmidt-Faur, inv. 2123, dosar 8: f. 1 desen "Zburătorul"; f. 2. desen ansamblul obeliscului cu componentele; f. 3. oferta din 26 octombrie 1925 (lucrarea fiind evaluată la circa 300.000 lei) statuia "Avântul Aviației" având înălțimea de 4,20 m. și anvergura de 6,50 m această componentă însumând cu zona de prindere de obelisc înălțimea de 6,50 m., statuia adosată "Jertfa" având înălțimea de 3,60 m., două basoreliefuri cu dimensiunile de 2,30 x 1,30 m., trofee de aviație; f. 4 memoriul tehnic în care înălțimea preconizată era de 20,50 m; f. 5 memoriul tehnic în care înălțimea preconizată era de 22 m; f. 6 memoriul II; Avântul, Jertfa, Glorificarea aviației; f. 7-8 memoriul III înălțimea monumentului de 22 m; f. 9-10 - ciornă pentru memoriul către general inspector referi

tor la concursul pentru definirea realizatorului monumentului; urmările, combinațiile care prejudiciază drepturile de autor.

31. Ibidem, f. 11-12 v. memoriul din 24 ianuarie 1927 generat de combi națiile provocate de rezultatul din 25 mai 1926.
32. Arhitect Anghel Marcu, "Amintiri: Doamna Delavrancea", include referiri la raporturile de colaborare dintre arhitect Haenrieta Delavrancea-Gibory și sculptorul Lydia Kotzebue, în: Arhitect Design, nr. 4, aprilie 1993, p. 2.

CONTRIBUTION CONCERNANT L'AUTEUR DU MONUMENT DES HfeROS DE L'AIR DE BUCAREST

Resume

Les dernires decernnies ont ete temoin d'une nouvelle attribution de la creation du monument des Heros de l'Air de Bucarest. On a vehicule le nom de losif Fekete. Malheureusement on a ignore ainsi les informations comprises dans l'ouvrage publie en 1939 par les commanditaires memes du monument. Ceux-ci connaissaient la succession des evenements par lesquels la realisation du monument fut attribuee â la femme-sculpteur Lydia Kotzebue. Le contrat renfermait la realisation de tous les corps composants du monument. L'auteur de cet ouvrage essaye de passer en revue tous les etapes qui ont conduit â la designation du realisateur du monument, les etapes de la realisation du monument c'est â dire les maquette, le modele 1/1, le gypse et le materiei final. Malheureusement le nom de losif Fekete n'est nullement present. En ecrivant cet ouvrage on a essauye de reparer une erreur assez souvent commise en Roumanie en ce qui concerne l'absence des monographies de monuments.