

AEROPORTUL TIMIȘOARA – UN VIS NEÎMPLINIT AL TIMIȘOAREI INTERBELICE

Vasile Rămneanțu*

Cuvinte cheie: edilitar, Primăria Timișoara, 1930–1938, construire aeroport civil
Keywords: town, Municipality of Timișoara, 1930–1938, civil airport building

În perioada dintre cele două războaie mondiale, Primăria municipiului Timișoara a întreprins ample lucrări urbanistice în scopul transformării capitalei Banatului într-un oraș modern, susținând în același timp învățământul, cultura, cultele religioase, sănătatea și sportul timișorean. Eforturi consistente au fost făcute și în vederea ajutorării celor săraci, a șomerilor, în special în perioada crizei economice din anii 1929–1933.¹

Construirea unui aeroport în Timișoara a reprezentat unul dintre cele mai importante deziderate ale Primăriei de la începutul deceniului al patrulea al secolului al XX-lea, încă din anul 1930 punându-se în discuție chestiunea construirii unei aerogări și înființării unei unități de aviație utilitară.²

Vom prezenta în continuare eforturile întreprinse de către Primăria municipiului Timișoara pentru realizarea acestui obiectiv major. În acest sens, în anul 1931 conducerea Primăriei a început tratativele cu Ministerul Industriei, Aviația civilă și Navigația aeriană pentru asigurarea terenului necesar înființării unui aeroport permanent la Timișoara.

În procesul verbal din 2 aprilie 1932, semnat și de către delegatul Aviației Civile, a fost desemnat terenul potrivit pentru construcția aeroportului, situat în livada “Cioca”, iar prin adresa din 6 aprilie 1932, Ministerul de Industrie, Aviația Civilă lua la cunoștință această înțelegere.

Cu adresa nr. 267/26 februarie 1934, Primăria Timișoara era informată despre înființarea Asociației Române pentru Propaganda Aviației (în continuare

* Universitatea de Vest Timișoara, Facultatea de Litere, Istorie și Teologie, b-dul Vasile Pârvan, nr. 5, e-mail: vasileramneantu@yahoo.com.

¹ Vezi în acest sens Ioan Munteanu, Rodica Munteanu, *Timișoara. Monografie* (Timișoara: Editura Mirton, 2002); Jancso Arpad, *Istoricul podurilor din Timișoara* (Timișoara: Editura Mirton, 2001); Nicolae Ilieșiu, *Timișoara. Monografie istorică* (Timișoara, 1943).

² Munteanu, Munteanu, *Timișoara*, 321.

A.R.P.A. – n.n.), care urma să realizeze o linie aeriană Timișoara-București, solicitându-se în acest scop concursul Primăriei Timișoara.

O delegație a A.R.P.A., împreună cu reprezentanții Prefecturii județului Timiș-Torontal, ai municipiului și ai Camerei de Comerț și Industrie au căzut de acord ca pentru înființarea aeroportului, precum și a liniei aeriene Timișoara-București, Municipiul, Prefectura Timiș-Torontal și Camera de Comerț și Industrie să asigure împreună sumele necesare până la concurența unei subvenții anuale de 2.800.000–3.000.000 de lei.

În baza acestei înțelegeri, Primăria Timișoara a înscris în bugetul său pe anul financiar 1934–1935 suma de 1.500.000 de lei, municipiul obligându-se să pună la dispoziție o parte a terenului, proprietatea Primăriei, pentru înființarea aeroportului.³

Totodată, Delegația Consiliului Municipal a hotărât încunoștiințarea Subsecretariatului de Stat al Aerului că Primăria municipiului Timișoara era dispusă să stabilească, împreună cu reprezentantul departamentului respectiv, terenul destinat aeroportului local atunci când se va realiza aerostația din Timișoara.⁴

În primăvara anului 1934, în cadrul unei conferințe la care au participat primarul Timișoarei, Augustin Coman, prefectul județului Timiș-Torontal, președinții Camerelor de Comerț din Timiș-Torontal, Mehedinți și Dolj și la care a luat parte ministrul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor, Richard Franasovici, a fost analizat proiectul A.R.P.A. care prevedea o cale de comunicație aeriană între București și Timișoara, cu escale la Craiova și Turnu-Severin pentru călători, corespondență și coletărie.⁵

Referindu-se la acest important proiect, Augustin Coman sublinia că linia aeriană necesită în primii doi ani de funcționare cheltuieli în valoare de 13 milioane de lei, iar administrația liniei aeriene urma să primească de la Timișoara în primul an următoarele subvenții: de la Camera de Comerț și Industrie: 2.250.000 de lei; de la Prefectura Timiș-Torontal: 1 milion de lei; de la Primăria Timișoarei: 1 milion de lei, restul subvenției urmând a fi acordată de către municipiile Turnu-Severin, Craiova, județele Mehedinți, Dolj și, respectiv, municipiul București, care va da 5 milioane de lei.

Deoarece din aceste sume nu se puteau strânge cei 13 milioane de lei necesari, s-a propus ca linia să fie prelungită până la Arad, idee care a fost acceptată, dorindu-se ca linia aeriană să fie inaugurată la 1 august 1934.⁶

³ Serviciul Județean Timiș al Arhivelor Naționale, *Fond Primăria municipiului Timișoara*, d. 2/1936–1937, f. 2.

⁴ *Ibid.*, d. 15/1933, f. 36.

⁵ *Renașterea*, 20 aprilie 1934, 1.

⁶ *Ibid.*, 27 aprilie 1934, 1.

În ședința din 28 aprilie 1934, membrii Comisiei Interimare ai Primăriei Timișoara au dezbătut proiectul de contract ce urma a fi încheiat între reprezentantul A.R.P.A. și Primărie pentru înființarea liniei aeriene Timișoara-București, decizându-se următoarele: municipiul se obliga a contribui la cheltuielile de înființare și de întreținere a acesteia în anul financiar 1934–1935 cu suma de 1.000.000 de lei, plătită jumătate la data când A.R.P.A. prezenta toate contractele încheiate cu orașele interesate în această privință, cealaltă parte urmând a fi scadentă la deschiderea liniei.

În continuare, în anul financiar 1935–1936 Primăria Timișoara urma să plătească suma de 1.000.000 de lei, jumătate din aceasta după 30 de zile de la aprobarea bugetului, iar restul după un timp de 7 luni de la aprobarea acestuia.

După expirarea termenului de doi ani de la deschiderea liniei aeriene, Municipality va conveni din nou cu A.R.P.A. cu privire la condițiile de prelungire a acordului pe toată durata convenției, dar “în așa fel că contribuția anuală maximă ce se va putea cere Primăriei pe timpul de prelungire nu va putea trece peste suma care să reprezinte față de bugetul general al cheltuielilor necesare exploatării liniei aeriene București-Timișoara aceeași proporție pe care o reprezintă față de acest buget suma acordată pe exercițiile bugetare pe 1934–1935 sau 1935–1936, iar sub nici un titlu nu se poate depăși suma anuală de 1000.000 de lei”.

Primăria se obliga să execute lucrările de infrastructură necesare aerodromului Timișoara până la limita sumei de 500.000 lei, realizând construirea unui hangar cu dimensiunile prescrise de A.R.P.A., precum și să înalțe clădirile necesare aerogării.

Totodată municipiul trebuia să pună la dispoziție terenul pentru aerodrom. În acest sens, Comisia a stabilit ca fiind potrivită suprafața situată la o depărtare de circa 3 kilometri de Piața Unirii, lângă șoseaua națională Timișoara – Sânnicolau-Mare, în pusta “Cioca”, în mărime de 900/900 metri, din care teren, a cărui întindere era de 140 de jughere și 1200 stânjani pătrați, 40 de jughere constituiau proprietatea municipiului, 5 jughere proprietatea particularilor (împroprietăriții), restul fiind proprietatea statului român, fiind folosite pentru sesiile parohiale și școlare.

Trebuie menționat faptul că în momentul defalcării terenurilor expropriate, comisia județeană a rezervat în hotarul “Țera”, la despărțirea șoselelor Arad-Sânandrei, o suprafață de 60 de jughere destinată aeroportului, dar care prin depărtarea de oraș și prin configurația sa nu era potrivită scopului propus.

În aceste condiții, Municipiul se obliga să cedeze pentru aeroport cele 40 de jughere și să intervină la Ministerul Domeniilor să pună la dispoziția aeroportului suprafețele necesare, adică să schimbe terenurile celor 5 împroprietăriți cu altele din rezerva statului.

A.R.P.A. se obliga a întreține un serviciu permanent de transport aerian de persoane și de mică coletărie cu o medie anuală de 220 de curse tur-retur. Era de asemenea obligată să doteze aerodromul din Timișoara cu tot aparatul mobil și imobil necesar unei bune asigurări a funcționării liniilor aeriene.⁷

Adresa Primăriei Timișoara către Subsecretariatul de Stat al Aerului, Aviația Civilă, preciza că terenul necesar aeroportului în suprafață de 810.000 de metri pătrați era asigurat, în afară de cele 30 de jughere (circa 170.000 de metri pătrați) proprietatea Oficiului național de colonizare, pentru obținerea cărora s-a cerut intervenția Subsecretariatului respectiv.

În privința construirii aerogării, hangarelor, atelierelor, depozitelor de materiale, instalațiilor de luminat, de radio-telegrafie, de meteorologie, balizelor etc., au fost date dispoziții Serviciului Tehnic municipal să întocmească planurile și devizele necesare. În final se solicita să fie comunicată suma anuală cu care va contribui Subsecretariatul de Stat al Aerului la înființarea Aeroportului din Timișoara.⁸

Decizia Comisiei Interimare din 31 mai 1935 aproba procesul-verbal încheiat în 29 mai între reprezentanții Primăriei Timișoara, reprezentantul Direcției Aviației Civile a Subsecretariatului de Stat al Aerului, al reprezentantului armatei din Timișoara, privind înființarea unui aeroport în Timișoara.

Pentru înființarea acestuia s-a hotărât destinarea terenului de la "Cioca", Subsecretariatul de Stat al Aerului fiind rugat să intervină pe lângă Ministerul Agriculturii și Domeniilor ca terenul al cărui proprietar era acesta și care completa viitorul aeroport să fie destinat în acest sens, Ministerul Agriculturii, respectiv Consilieratul Agricol din Timișoara punând la dispoziție diferitelor parohii o altă suprafață din proprietatea statului, în timp ce cei cinci împrăștiți în zona respectivă urmau să fie despăgubiți de către Municipiu. În schimb, cele 60 de jughere de pe terenul "Țera", destinate aviației prin reforma agrară, urmau să fie cedate municipiului Timișoara.

Pentru amenajarea provizorie a câmpului de instrucție spre a servi ca aeroport cât și salarizarea personalului necesar, în limita sumei de 8000 de lei lunar, Primăria și celelalte autorități interesate în traficul aerian public se angajau a completa suma de mai sus până la viitorul an bugetar 1936-1937 și a furniza unele materiale.⁹

Astfel, Primăria Timișoara a fost implicată în executarea lucrărilor urgente pentru perfecționarea aeroportului provizoriu al Timișoarei, aflat pe câmpul mare de instrucție al garnizoanei militare.

⁷ SJTAN, *Fond Primăria municipiului Timișoara*, d. 18/1934, f. 132-138.

⁸ *Ibid.*, d. 42/1935, f. 16.

⁹ *Ibid.*, f. 54.

În ședința din 10 iulie 1935 Comisia Interimară, având în vedere ordinul telegrafic al Ministerului de Interne prin care se ordona terminarea aeroportului provizoriu până la data de 20 iulie 1935 când urma să fie inaugurat, precum și avizul verbal al directorului Aviației Civile conform căruia primul avion sosea la Timișoara la 16 iulie, avându-se în vedere că înființarea liniei aeriene Timișoara-București era reclamată de interesele vitale ale populației locale, în special cele legate de comerț și industrie, linia fiind importantă și din punct de vedere militar, decidea: în baza înțelegerii din 29 mai 1935 cu reprezentanții Subsecretariatului de Stat al Aerului, până la amenajarea și amplificarea aeroportului din Pusta "Cioca", se înființa pe terenul marelui câmp de instrucție un aeroport provizoriu, care până la data de 16 iulie 1935 trebuia să fie pregătit pentru aterizarea avioanelor, iar până la data de 20 iulie să fie terminat pentru inaugurare. Drept urmare, Serviciul Tehnic comunal era invitat să execute până la 16 iulie lucrările de terasament, să confecționeze și să așeze balizele delimitatoare necesare, să pregătească o mănecă de vânt, să construiască pe aeroport o aerogară provizorie, să taie și să rețeze pomii și crengile mai înalte din zona aeroportului provizoriu, să fie mutate conductele telefonice, conducta curentului industrial și de iluminat. Mai trebuia înființat un post telefonic la aeroport, care să aibă legătură cu stația de radio-telegrafie și cu cea meteo, prin centrala telefonică din Timișoara.

Pentru acoperirea cheltuielilor necesare în vederea realizării lucrărilor de mai sus, Comisia Interimară a aprobat suma de 100.000 de lei, Serviciul Financiar trebuind să întocmească formele necesare pentru deschiderea unui credit extraordinar de 100.000 de lei, iar Serviciul Ocrotirilor Sociale să contacteze Camera de Comerț și Industrie pentru restituirea unei părți a cheltuielilor avute cu amenajarea aeroportului.¹⁰

În ședința din 24 iulie 1935 membrii Comisiei Interimare au luat în discuție referatul Serviciului Tehnic municipal conform căruia suma de 100.000 de lei destinată amenajării aeroportului provizoriu a fost insuficientă. Drept urmare, pentru moment lucrările au fost sistate, muncitorii neputând fi plătiți. Ca urmare a acestei situații, s-a hotărât aprobarea majorării creditului extraordinar de la 100.000 de lei la 150.000 de lei pentru terminarea lucrărilor, Serviciul Financiar trebuind să întreprindă demersurile necesare în acest sens.¹¹

Totodată s-a decis ca Uzina Electrică municipală să introducă și să instaleze lumina electrică la aerogara provizorie, cheltuielile decontându-se în sarcina Primăriei.¹²

Dar, într-o adresă către Primăria Timișoara, comandantul aeroportului sublinia că aeroportul provizoriu era prea mic pentru decolările și aterizările

¹⁰ Ibid., f. 52–53.

¹¹ Ibid., f. 55.

¹² Ibid., f. 58.

avioanelor cu pasageri, copacii din jur, casele, locurile goale îngreunând zborul avioanelor.¹³

Același comandant informa Primăria că Subsecretariatul de Stat al Aerului nu dispunea de fonduri decât pentru plata benzinei, uleiului, a piloților, a primelor de zbor, astfel încât întreținerea aeroportului provizoriu cădea în sarcina Primăriei Timișoara și a Prefecturii Timiș-Torontal. Trebuia, de asemenea, construită urgent o magazie.¹⁴

Efortul Primăriei Timișoara pentru amenajarea aeroportului provizoriu a fost recunoscut de către directorul Aviației Civile, care la 1 iulie 1935 îi mulțumea primarului pentru concursul dat în acest sens, solicitând continuarea următoarelor lucrări: extinderea și nivelarea întregului teren, retezarea unor pomi, îndepărtarea unor stâlpi de înaltă tensiune, îngroparea unor fire telefonice.¹⁵ Se mai cerea ca Primăria să înființeze o cursă de autobuz din cartierul Fabric, gara Elisabeta, până la aeroport la orele traficului aerian, un post de gardă pe timpul nopții deservit de către soldații din garnizoana locală, să asigure salarizarea unor funcționari inferiori necesari pentru buna funcționare a liniei aeriene.¹⁶

La 1 august 1935 Primăria municipiului Timișoara a redactat un memoriu cu privire la înființarea aeroportului permanent din Timișoara în care se arăta că, în trecut, Comitetul Agrar din localitate a dispus și a rezervat pentru aeroportul din Timișoara un teren de 60 de jughere (34 de hectare) situat în hotarul "Țera", având format de paralelogram, fiind tăiat în trei părți de șoselele naționale Timișoara-Cenad și Timișoara-Arad. Terenul era necorespunzător pentru scopul propus, deoarece era tăiat în trei părți de șoselele amintite, fiind în același timp și umed.

În consecință, reprezentanții aviației militare, civile și ai Primăriei au găsit potrivit terenul "Cioca", memoriul amintind că a mai existat înainte de această alegere și varianta terenului din Pășunea Germană, dar care nu putea servi interesele aviației militare, fiind prea mic.

Municipiul s-a oferit să pună la dispoziție din terenul "Cioca", 34 jughere 254 stânjeni pătrați proprietatea Primăriei, să-i despăgubească pe cei 5 proprietari care au fost împrumărați cu 5 jughere cadastrale, urmând ca Oficiul Național de Colonizare să pună la dispoziția aviației cele 30 de jughere, dându-i-se drept despăgubire din partea Ministerului Agriculturii și Domeniilor un alt teren din rezerva statului. În final rămâneau a fi schimbate cele 60 de jughere care erau în folosința parohiilor.

¹³ Ibid., f.147.

¹⁴ Ibid., f. 158.

¹⁵ Ibid., f. 163. Într-o altă adresă a aceleiași autorități se preciza că lucrările care s-au executat la aeroport s-au putut realiza doar prin concursul autorităților locale, f. 167.

¹⁶ Ibid., f. 179.

În document se preciza că sesiunile bisericești, parohiale, cantorale atinse prin înființarea aeroportului aveau în folosință un total de 135 de jughere și 1240 de stânjani pătrați, din care 69 de jughere erau necesare pentru înființarea aeroportului.

Se propunea ca Ministerul Agriculturii și Domeniilor să dispună de urgență Inspectoratului Agriculturii Timișoara să pună la dispoziția aviației civile suprafața necesară înființării aeroportului, iar instituțiile de la care s-a luat terenul să fie despăgubite din rezervele disponibile ale statului care erau administrate de către Inspectoratul Agriculturii Timișoara.

Se propunea ca cele 69 de jughere sesiuni parohiale și cele 30 de jughere ale Oficiului Național de Colonizare să fie schimbate cu terenul "Câmpul de aviație", înscris în C.F.-ul comunei Timișoara-Mehala de 60 stânjani pătrați și respectiv cu terenul fără destinație specială în C.F.- ul comunei Timișoara-Mehala, în total 160 de jughere, 840 stânjani pătrați, ambele proprietatea statului.

Ca ultimă soluție era prevăzută completarea sesiunilor bisericești, parohiale și cantorale și ale Oficiului Național de Colonizare din terenurile destinate Episcopiei Ortodoxe Române din Timișoara (aflate în C.F.-ul comunei Timișoara-Mehala, ca proprietate a statului, cu o suprafață totală de 126 de jughere 1329 stânjani pătrați), urmând ca aceasta să fie despăgubită cu alte suprafețe situate în afara hotarului Timișoarei.¹⁷

Adresa șefului Inspectoratului Agriculturii și Reformei Agrare adresată primarului Timișoarei sublinia că la locul numit "Cioca" statul posedea ca fond și nu ca folosință suprafața de 155 de jughere 1240 de stânjani pătrați, atribuită prin dispozitiv de parcelare parohiilor de diverse culte religioase.

Statul mai posedea 12 jughere prin care s-au împroprietărit 4 coloniști, iar cu 3 jughere a fost împroprietărit un voluntar, această suprafață nemaipartinând statului, urmând deci ca Primăria să intre direct în tratative pentru efectuarea schimbului, fără a mai fi nevoie de o aprobare ministerială.

Ministerul Agriculturii și Domeniilor se putea pronunța asupra schimbului pentru o cotă din suprafața de 155 jughere 1240 stânjani pătrați și tot Ministerul, însă Oficiul Național al Coloniștilor, putea hotărî asupra schimbului suprafeței de 12 jughere aparținând coloniștilor, dar având și consimțământul acestora.

În consecință, din suprafața de 167 jughere 1240 stânjani pătrați, Ministerul trebuia să participe, prin schimb, cu suprafața de 89 de jughere din terenurile atribuite parohiilor și 12 jughere din terenurile atribuite coloniștilor, deci în total 104 jughere (plus trei ale voluntarului).

Municipiul oferea în schimb pentru proprietatea statului dată spre folosință parohiilor suprafața de 64 de jughere 1230 stânjani pătrați, cu aceasta

¹⁷ Ibid., f. 88-91.

satisfăcându-se, pe lângă restul de 66 jughere 1240 stânjeni pătrați rămași la “Cioca”, parohiile de diverse rituri religioase.

În adresă se arăta că terenul “Țera” afectat prin dispozitiv de parcelare în suprafață de 60 de jughere nu era arabil și, deci, nu putea fi folosit la schimb.

Rămâneau încă 24 de jughere 571 de stânjeni pătrați pentru biserică, precum și 12 jughere pentru cei patru coloniști și trei jughere pentru un voluntar, în total o suprafață de 39 de jughere 571 de stânjeni pătrați, pe care Municipiul urma să o completeze pe cât posibil într-un teren în care coloniștii și parohiile să fie la un loc.

Se arăta, în încheierea adresei, că schimbul propriu-zis nu angaja Ministerul Agriculturii și Domeniilor asupra fondului, acest schimb putându-se efectua chiar numai pentru folosință și temporar.¹⁸

În luna noiembrie 1935 președintele Comisiei Interimare a municipiului Timișoara informa Subsecretariatul de Stat al Aerului că terenul necesar aeroportului în suprafață de 810.000 metri pătrați era asigurat, în afară de cele 30 de jughere (circa 170.000 de metri pătrați) proprietatea Oficiului Național de Colonizare.¹⁹

Ministerul Agriculturii și Domeniilor, Administrația Comercială a Colonizării, informa Primăria Timișoara că în privința terenurilor solicitate de Subsecretariatul de Stat al Aerului, Aviația Civilă, s-au dat dispoziții Serviciului Agricol Timiș să nu fie dată altă destinație acelor suprafețe, în privința cărora se va hotărî după sosirea răspunsului aceluși Consilierat.²⁰

În privința aeroportului care urma a fi construit în punctul “Cioca”, avându-se în vedere adresa Serviciului agricol al județului Timiș-Torontal, care anunța Primăria Timișoara că statul nu avea niciun teren disponibil în hotarul Timișoara, “din care să se poată satisface” instituțiile și împrumutării așezați definitiv în zona prevăzută pentru construirea aeroportului, avându-se în vedere că din cele 137 jughere și 835 stânjeni pătrați din locul respectiv necesare pentru înființarea aeroportului doar 34 jughere și 254 stânjeni pătrați erau proprietatea municipiului, 30 de jughere fiind proprietatea statului român cu destinația pentru colonizare și 73 de jughere și 581 stânjeni pătrați proprietatea statului destinate pentru sesiile parohiale, avându-se în vedere că cele 60 de jughere de teren situate în “Țera”, proprietatea statului și destinate pentru aeroport nu corespundeau pentru construirea acestui obiectiv, Comisia Interimară a municipiului a decis: Serviciul Economic municipal să intre de urgență în tratative cu cei interesați pentru aranjarea chestiunii terenului necesar aeroportului astfel: terenul înscris în cartea funduară a comunei Timișoara-Mehala în

¹⁸ Ibid., f. 120–121.

¹⁹ Ibid., f. 119.

²⁰ Ibid., f. 122.

întindere de 60 de jughere, proprietatea statului, să treacă fără contravaloare în proprietatea și folosința municipiului Timișoara; să treacă în proprietatea și folosința municipiului în total 73 de jughere și 581 stânjeni pătrați, Primăria dând în schimb alte terenuri. Totodată Serviciul Ocrotirilor Sociale să intervină pe lângă forurile competente să obțină de la Oficiul Național de Colonizare cele 30 de jughere.²¹

Referatul Primăriei din 18 noiembrie 1935 evidențiază că, în urma tratatelor cu reprezentanții aviației civile, s-a ajuns la rezultatul potrivit căruia înființarea aeroportului și aerogării cădea în sarcina Municipiului, a Prefecturii județului Timiș-Torontal, a Camerei de Comerț și Industrie din Timișoara, toate aceste instituții urmând a suporta cheltuielile legate de realizarea acestui important obiectiv pentru Timișoara și Banat.²²

La 9 decembrie 1935, la sediul Prefecturii județului Timiș-Torontal, a avut loc întâlnirea factorilor angrenați în eforturile de înființare a aeroportului din Timișoara, stabilindu-se de comun acord executarea unor lucrări pentru amenajarea, înzestrarea și întreținerea viitorului aeroport comunal.

Trebuie subliniat că în acel moment aeroportul se situa provizoriu pe terenul de instrucție al armatei, care, pe de o parte, era impropriu acestei meniri, iar pe de altă parte, urma ca la 1 martie 1936 să fie pus la dispoziția garnizoanei locale pentru instrucția recruților.

În aceste condiții s-a precizat că noul aeroport ar fi indicat să fie situat pe terenul așezat la nordul orașului, în marginea șoselei Torontalului, în livada "Cioca", la o depărtare de 3 kilometri de centrul orașului. Locul ales era plat și, deci, propriu pentru un bun aerodrom, având laturi de 900/900 de metri, însumând 138 de jughere, iar pentru a se obține această suprafață urma să se intervină pe lângă Ministerul Agriculturii și Domeniilor, Direcțiunea Colonizări, spre a se aproba un schimb de teren în întindere de 30 de jughere din terenul statului de la Herghelia Parța cu un colonist și Parohia ortodoxă dintre Vii, care în acel moment dețineau suprafața respectivă din suprafața destinată a deveni aerodrom.

Lucrările de nivelare, demarcarea terenului, balizaj, instalațiile pentru indicatoare pentru direcția vântului urmau să fie realizate de către Primărie cu concursul Garnizoanei militare, potrivit dispozițiilor Ministerului Apărării Naționale.

Terenul era degajat de orice obstacole, lucrările de construcție a unui hangar, a unei aerogări, a instalațiilor de balizaj de noapte, postului de telegrafie fără fir, atelierelor și depozitului de benzină și materiale, instalațiilor anexă urmând a fi executate din fondurile puse la dispoziție de către autoritățile locale astfel: Primăria se obliga a acorda trei milioane, din care se prevedea și ordonanța

²¹ Ibid., f. 59.

²² Ibid., f. 20.

din bugetul exercițiului financiar 1936/1937 suma de 1.500.000 de lei, iar restul de un miliard și jumătate din bugetul pe 1937/1938. Camera de Comerț și Industrie alocă în exercițiul financiar 1936/1937 suma de 250.000 de lei, aceeași sumă fiind prevăzută și pentru 1937/1938, iar Prefectura Timiș-Torontal din bugetul 1936/1937, 500.000 de lei.

Lucrările urmau să fie executate de către Primărie, stabilindu-se ca hangarul să fie construit în primăvara anului următor, iar pentru aceasta, Aviația civilă trebuia să pună la timp la dispoziția Primăriei proiectele tip ale hangarului și ale celorlalte lucrări accesorii, Primăria putând aduce modificări, în înțelegere cu Aviația civilă, conform nevoilor locale.

Caietul de sarcini și devizele erau întocmite de către autoritățile locale, iar în cazul în care costul acestor lucrări era mai mic decât contribuțiile mai sus specificate, diferența rezultată urma să fie întrebuițată pentru demararea și continuarea celorlalte lucrări care intrau în tranșa a doua a proiectului.

Veniturile provenite din exploatarea aeroportului, ca taxe de aterizare, garare, intrări etc., erau încasate de către Primărie. Aeroportul urma să fie legat cu linia telefonică și lumina electrică de Primărie, stabilindu-se și procedeul de salarizare a personalului aeroportului, care până la 1 aprilie 1936 urma să fie plătit de către Primărie (cea mai mare parte a sumei), Prefectura Timiș-Torontal și Camera de Comerț și Industrie (se sublinia că de la 1 aprilie 1936 Subsecretariatul de Stat al Aerului va remunera personalul respectiv).

Pentru transportul pasagerilor la și de la Aeroport, Aviația civilă punea la dispoziție un autobus, cheltuielile de întreținere ale acestuia fiind suportate de către Primărie, iar Subsecretariatul de Stat al Aerului acorda autorizația de procurare a combustibilului necesar, în scutire de taxe.²³

În același timp, Primăria municipiului Timișoara a întocmit o adresă către Oficiul Central Național de Colonizare pentru aprobarea cedării gratuite a celor 30 de jughere în proprietatea Primăriei în vederea obținerii întregului teren necesar construirii aeroportului.²⁴

Planul realizării aerogării Timișoara la punctul "Cioca" prevedea lucrări pentru pregătirea terenului, iar în privința construcțiilor necesare: aerogara, hangarul, acesta din urmă necesita o suprafață de circa 2300 de metri pătrați, fiind nevoie de un hangar de 65×30 de metri sau de două de 25×30 metri, având înălțimea de 8 metri, care trebuia să aibă și posibilitatea de a încălzi motoarele avioanelor pe timp de iarnă.

Mai erau necesare un atelier pentru reparații, o magazie pentru depozitarea benzinei și uleiului, în așa fel ca prin conductele din subsol să existe posibilitatea ca avioanele să fie alimentate pe terenul aeroportului, garaj, instalația de

²³ Ibid., f. 24–25.

²⁴ Ibid., f. 33.

luminat, reflectoare, platformă de beton de circa 500 de metri pătrați, instalația de radio telegrafie, instalația de telefon și telegraf, conductă electrică pentru forța motrică și iluminat.²⁵

Problema construirii aeroportului Timișoara a fost analizată și în ședința din 11 decembrie 1935 a Comisiei Interimare, luându-se hotărârea ca lucrările de nivelare, demarcarea terenului, balizajul și instalațiile pentru indicatoare, pentru direcția vântului, să fie executate de către Primărie, pe cheltuială proprie, cu concursul Garnizoanei militare Timișoara.

Lucrările de construcție ale unui hangar cu o deschidere de circa 30 de metri pe 60 de metri, ale unei aerogări, a instalațiilor de balizaj de noapte, postului de telegrafie fără fir/radio, atelierelor și depozitelor pentru benzină și materiale, instalațiilor anexă erau realizate de Primărie din fondurile puse la dispoziție de către autoritățile locale. Legarea aeroportului cu linia telefonică și conductele de luminat electric, precum și forța motrică cădeau de asemenea în sarcina Primăriei.

În privința plății salariilor personalului aeroportului, aceasta privea de la 1 aprilie 1936 Subsecretariatul de Stat al Aerului. În ceea ce privește restul de salarii de până la 31 martie 1936, în suma de 62.500 de lei, acestea urmau a fi achitate astfel: Prefectura Timiș-Torontal – 25.000 de lei, Primăria Timișoarei – 37.500 de lei.

Serviciul Economic municipal era invitat să pună la dispoziția Inspectoratului Agricol din Timișoara terenurile desemnate de către Comisia Interimară pentru completarea sesiilor parohiale și cantorale, precum și pe seama celor 5 coloniști împrăștiți, iar Inspectoratul Agricol Timișoara era rugat să predea în posesiunea și folosința Primăriei, suprafețele deținute de parohii, biserici și coloniști pentru a fi destinate construirii aeroportului.

În ceea ce privește schimbul celor 30 de jughere folosite de Parohia dintre Vii și un colonist, acesta urma să se decidă aparte.

Serviciul Economic va lua apoi măsurile ca cele 27 de jughere și 338 de stâneni pătrați situate în livada “Cioca”, proprietatea Primăriei și folosite de Agronomia comunală să fie puse la dispoziția aeroportului.

Totodată, Serviciul Economic trebuia să ia contact cu Biroul Domeniilor-Divizia I Infanterie Timișoara pentru a se preda în proprietatea și posesiunea Primăriei cele 60 de jughere situate în “Țera” destinate pentru aerogară, iar din terenurile predate să pună la dispoziția Consilieratului Agricol parcelele pentru schimbul cu sesiunile parohiale.

Serviciul Tehnic municipal, în baza datelor și planurilor primite de la Subsecretariatul de Stat al Aerului, trebuia să alcătuiască planurile și devizele

²⁵ Ibid., f. 39–40.

necesare pentru construirea aeroportului Timișoara, în așa fel ca lucrările să fie eșalonate în anii 1936–1937 și 1937–1938, având la dispoziție suma de 2.250.000 de lei anual.

În prima etapă urma să fie construit hangarul cu atelierele și depozitele, iar în cea de-a doua Aerogara și instalațiile necesare.

Serviciul Financiar municipal trebuia să înscrie cu ocazia alcătuirii bugetului pe anul financiar 1935–1936 suma de 1.500.000 de lei și să adopte măsuri urgente pentru deschiderea unui credit suplimentar de 37.500 de lei pentru plata personalului de la aeroport pe anul curent.²⁶

În ședința din 18 decembrie 1935 Comisia Interimară, având în vedere că Inspectoratul Agricol al Regiunii Timișoara nu dispunea de rezervele necesare pentru completarea terenului aeroportului cu încă 30 de jughere, a decis punerea la dispoziție, din proprietățile Primăriei, cele 30 de jughere încă necesare schimbului de teren pentru înființarea aeroportului.

Ca obiecte de schimb se stabileau 6 jughere și 432 stânjani pătrați situate lângă Calea Torontalului, o parte din pământul Totossy, iar pentru restul de 24 de jughere se oferea terenul proprietatea municipiului, în întindere de 45 de jughere 1450 stânjani pătrați, situat în livada “Cioca”, în așa fel ca să se obțină în schimb 24 de jughere din pășunea coloniștilor din cartierul Mehala. Serviciul de Ocrotiri Sociale era delegat să ia contact cu coloniștii interesați pentru rezolvarea schimbului de teren în cel mai scurt timp.²⁷

Avându-se în vedere decizia Comisiei Interimare prin care s-a hotărât, în principiu, schimbul celor 24 de jughere teren arabil situate în livada “Cioca” și folosit ca pășune de către coloniști, cu terenul în întindere de circa 45 de jughere situat în aceeași livadă, întrebuițat pentru fânaș, proprietatea municipiului, avându-se în vedere și procesul-verbal încheiat la 21 decembrie 1935 la sectorul V Administrativ cu reprezentanții coloniștilor, care în unanimitate au consimțit la schimbul propus din partea Primăriei, s-a decis a se lua la cunoștință de schimbul de terenuri realizat și, în consecință, Serviciul Ocrotirilor Sociale și cel Economic trebuiau să pună în aplicare acest schimb.²⁸

În privința lucrărilor propriu-zise la aeroportul Timișoara, la 30 mai 1936 se arăta că suma necesară pentru construirea hangarului era de circa 7 milioane de lei și, avându-se în vedere că în exercițiul bugetar 1936–1937 a fost aprobată în acest scop suma de 1.500.000 de lei, s-a decis să se ia legătura cu comandantul aeroportului spre a se stabili ordinea lucrărilor care urmau a fi executate.²⁹

²⁶ Ibid., f. 66.

²⁷ Ibid., f. 71.

²⁸ Ibid., f. 81.

²⁹ Ibid., f. 97.

Serviciul Ocrotirilor Sociale a fost delegat să ceară Ministerului de Interne și celui al Agriculturii și Domeniilor să aprobe schimburile și cedările de teren.³⁰

Tot în anul 1936 Primăria Timișoara, într-o adresă către Prefectura Timiș-Torontal, arăta că Ministerul de Interne a ordonat înscrierea în bugetul municipiului pe exercițiul 1936–1937 a unui fond de 3 % din totalul veniturilor ordinare, cu destinația de a servi la amenajarea și întreținerea aeroportului și a terenului de ajutor.

Avându-se în vedere că sumele stabilite prin convenția din 9 decembrie 1935 nu ajungeau la acoperirea cheltuielilor legate de înființarea aeroportului, că terminarea lucrărilor și construcțiilor necesare reclamau mai mulți ani, că aeroportul servea nevoilor regiunii, precum și a faptului că în baza ordinelor primite, comunele au executat lucrările pentru amenajarea pășunilor comunale în scopul aterizării avioanelor în caz de nevoie, se solicita Prefecturii să dea dispoziții ca o parte a sumelor înscrise în bugetul comunelor din județ și încasate pentru “scopul aeroportului” să fie puse la dispoziția aeroportului în scopul terminării lucrărilor și construcțiilor necesare.³¹

Pe de altă parte, a intervenit o altă complicație în privința construcției aeroportului, relevată de raportul șefului Serviciului Economic al Primăriei, care arăta că aproape toate parcelele de pământ care făceau obiectul schimbului între stat, comună și alți proprietari particulari erau arate și în mare parte însămânțate, astfel încât dacă Primăria le-ar lua în acel moment în vederea construirii aeroportului, trebuia să plătească despăgubiri. În aceste condiții se propunea ca aeroportul provizoriu să funcționeze încă un an, Primăria urmând ca la finele anului economic în curs (1 octombrie 1936) să pună la dispoziția organelor de stat terenurile de schimb.³²

Față de solicitarea Primăriei Timișoara, Direcția Aviației Civile a obținut aprobarea Ministerului Apărării Naționale de prelungire a funcționării aeroportului provizoriu.³³ În fața acestei situații, Comisia Interimară a decis ca lucrările

³⁰ Ibid., d. 2/1936–1937 f. 5. Recapitulând, pentru construirea aeroportului Timișoara era nevoie de o suprafață de 138 de jughere și 254 de stj. pătr. (“Cioca”). Din această suprafață, 34 de jughere, 254 stj. pătr. erau proprietatea Primăriei, folosită de Agronomia municipală, 5 jughere erau împrumutate, 20 de jughere erau proprietatea statului și puse la dispoziția Oficiului Național de Colonizare, fiind destinate ulterior ca sesii parohiale pentru Parohia ortodoxă-română din Vii, 10 jughere proprietatea statului român, vândute unui locuitor, 60 de jughere proprietate de stat, destinate pentru parohii. Pentru înlocuirea celor 104 de jughere folosite de coloniști și biserici, Primăria a oferit alte terenuri în schimb, pentru 24 de jughere s-a făcut schimb cu coloniștii, municipiul punând la dispoziție 160 de jughere și 1291 stj. pătr. pentru aranjarea schimbului în scopul înființării aeroportului, f. 2–4.

³¹ Ibid., f. 36.

³² Ibid., f. 40.

³³ Ibid., f. 62.

de construcție ale aeroportului Timișoara să înceapă în vara lui 1936, după terminarea secerișului.³⁴

La 19 mai 1936 Ministerul Agriculturii și Domeniilor, Direcția Aplicării Reformei Agrare, informa că ministrul de resort a aprobat schimbul suprafeței de 77 de jughere, 559 stânjeni pătrați, Ministerul punând la dispoziție terenul folosit de parohii și primind o suprafață egală în mai multe puncte, unde erau mutate acestea. Totodată s-a aprobat ca diferența de 11 jughere, 1480 stânjeni pătrați, până la completarea suprafeței de 89 jughere, să fie vândută la prețul de expropriere, cu condiția ca să fie folosită doar pentru construirea aeroportului și să nu fie înstrăinată.³⁵

În același timp, Ministerul de Interne, Direcția Administrației Locale, preciza că toate cheltuielile necesare cu identificarea și amenajarea de aeroporturi, executarea construcțiilor și instalațiilor, întreținerea și funcționarea aerodromurilor și terenurilor, plata personalului aeroportului, precum și orice contribuție necesară pentru dezvoltarea aviației, să fie efectuate din fondurile prevăzute în bugetul Primăriei, la capitolul special înscris pe exercițiul 1936–1937.

În cazul în care era nevoie de fonduri peste prevederile bugetare, se făcea apel și la concursul celorlalte autorități și instituții, fiind solicitate să contribuie, într-o cât mai mare măsură, întreprinderile industriale și comerciale din localitatea sau regiunea respectivă, interesate de dezvoltarea aviației comerciale.³⁶

Jurnalul Consiliului de Miniștri nr. 1355/1 iulie 1936 autoriza Comisia Interimară să efectueze schimbul de terenuri în scopul înființării aeroportului Timișoara.³⁷

În vara anului 1936 Comisia Interimară a luat decizia începerii construcției aeroportului, în cadrul sumei de 1.500.000 de lei, prevăzută în bugetul municipiului și a subvenției ce urma să fie primită de la Prefectura județului, în momentul sosirii delegatului Subsecretariatului de Stat al Aerului pentru fixarea lucrărilor respective.³⁸

Totodată, Serviciul Economic municipal era invitat să ia în primire de la Consilieratul Agricol Timișoara 89 de jughere destinate aeroportului, Agronomia comunală să pună la dispoziția Serviciului Economic 34 de jughere, 254 stânjeni pătrați, cei 5 coloniști plus un proprietar erau invitați să pună la dispoziție jugherele aferente, Serviciul Economic și cel Tehnic trebuind să efectueze schimbul de terenuri. În același timp, biroul Agronomiei comunale

³⁴ Ibid., f. 52.

³⁵ Ibid., f. 58.

³⁶ Ibid., f. 60.

³⁷ Ibid., f. 79.

³⁸ Ibid., f. 80.

trebuia să studieze chestiunea exploatării terenului respectiv pe lângă scopul primordial (aeroport) și în scopuri agricole.³⁹

În Referatul Serviciului Ocrotirii Sociale din 30 iulie 1936 se solicita publicarea unei licitații publice pentru construirea Aerogării în limita sumei de 3.500.000 de lei, prevăzută în bugetele Primăriei, Prefecturii Timiș-Torontal, comunelor din județ, Comisia Interimară aprobând cererea.⁴⁰

Lucrările la Aerogară urmau a fi executate de către Întreprinderile arhitectului Augustin Schmiedigen, totalul sumei necesar fiind de 11.049.064 lei.⁴¹

La 27 august 1936 Subsecretariatul de Stat al Aerului informa Primăria municipiului Timișoara că planurile de construcție ale Aerogării au fost înaintate spre aprobare Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor, Consiliului Tehnic Superior.⁴²

Conform planului original al Aerogării, aceasta urma să fie construită în stil modern, construcția fiind din schelet din beton armat, cu suprafețe mari de geamuri, cu terase. La parter erau proiectate sala de așteptare, biroul de informații, biroul bagaje, vama, poliția, birourile pistei, birourile companiilor, restaurantul-bar, accesoriile necesare, la subsol se aflau camera de cazane și de combustibil, cea pentru oamenii de serviciu, adăpostul antiaerian, magazia restaurantului, iar la etaj camera inspectorului, camerele pentru piloți, locuința comandantului aeroportului, biroul T.F.F., stația meteorologică, deasupra fiind înălțat un far de semnalizare.

Conform licitației publice care s-a desfășurat la 31 august 1937, costul lucrărilor pentru construirea Aerogării s-a cifrat la 5.833.965 de lei, dar deoarece suma nu era disponibilă, s-a hotărât reducerea cantitativă și calitativă a lucrărilor pentru a se ajunge la suma de 4.500.000 de lei. Proiectul modificat menținea, în general, aceleași dispoziții ca și planul original, fiind micșorate numai părțile fără importanță esențială. Pentru a nu suferi construcția Aerogării în urma reducerilor făcute, Subsecretariatul de Stat al Aerului a acordat suma de 300.000 de lei, astfel că suma finală cu care urma să se construiască Aerogara era de 4.800.000 de lei (câștigătoarea licitației așa cum am arătat mai sus fiind firma Schmiedingen).⁴³

La 25 septembrie 1936 a fost încheiat procesul-verbal între reprezentanții Ministerului de Interne, Subsecretariatului de Stat al Aerului, primarul

³⁹ Ibid., f. 84.

⁴⁰ Ibid., f. 88. În privința Prefecturii Timiș-Torontal, aceasta informa că subvenția comunelor rurale din județ pentru amenajarea câmpurilor de aterizare (cu excepția a 10 comune ale căror bugete nu erau încă aprobate) se ridica la 2.678.939 de lei, subvenția județului era de 815.000 de lei, urmând a fi majorată prin deschideri de credite la 1000.000 de lei, vezi fila 91.

⁴¹ Ibid., f. 104.

⁴² Ibid., f. 135.

⁴³ Ibid., d. 4/1930, f. 127–128.

municipiului Timișoara, șeful Serviciului Tehnic municipal, în care au fost stabilite criteriile de construcție ale Aerogării.

Valoarea lucrării se cifra la 4.800.000 de lei, urmând ca eventualele lucrări suplimentare să fie plătite din fondurile pentru aviație prevăzute în bugetele anului următor ale municipiului, județului și comunele rurale. Plata de către municipiu, Prefectură, comunele rurale din județ, contribuția Subsecretariatul de Stat al Aerului, urma să fie efectuată la recepția provizorie a lucrărilor.⁴⁴

De asemenea, Serviciul Tehnic municipal informa că toate parcelările și planurile de dezmembrare referitoare la schimburile de terenuri necesare înființării aeroportului dintre Municipiu, Regiunea Agricolă și coloniști au fost executate, Serviciul Economic trebuind să dispună să se efectueze predarea-preluarea terenurilor respective de către o comisie la fața locului.⁴⁵

În decembrie 1936 Serviciul Tehnic municipal înainta Subsecretariatului de Stat al Aerului schița de amplasament pentru Aeroportul Timișoara spre aprobare, pentru a putea începe construirea pavilioanelor de radiometrie și de telefonie fără fir.⁴⁶

Adresându-se primarului Timișoarei, A. Schmiedigen preciza că, potrivit prevederilor procesului-verbal din 9 septembrie 1936 prin care s-a hotărât modificarea proiectului inițial care a servit ca bază la licitație astfel încât costul total era de 4.500.000 de lei în loc de prețul obținut la licitație de 5.833.965 de lei, antreprenorul a înaintat un calcul pentru reducerea efectuată, din care reieșea că dimensiunile proiectului inițial trebuiau reduse cu 33 %.

Pe de altă parte, A. Schmiedigen s-a adresat din nou primarului, arătând că membrii Comisiei Interimare au hotărât să încredințeze firmei sale executarea construcțiilor anexe ale Aerogării, respectiv postul T.F.F., radiogoniometria, în limita a 20 % din devizul Aerogării, precum și pe baza prețurilor inițiale ale devizului lucrării. Dar, între timp au intervenit conjuncturi economice neprevăzute, precum devalorizarea multor monede străine, care au dus la majorarea prețurilor tuturor materialelor de construcție în jurul procentului de 40 % și, în consecință, antreprenorul cerea aprobarea majorării prețurilor cu 40 % la aceste din urmă lucrări.

Arhitectul șef al Primăriei, A. Suciuc opinia că deoarece lucrarea era patronată de Ministerul Aerului și Marinei, fiind executată conform planurilor elaborate de către acest minister, să se aprobe, în principiu, creșterea prețurilor unitare din partea delegaților ministerului respectiv, pentru a putea trece această majorare prin Comisia Interimară.⁴⁷

⁴⁴ Ibid., d. 2/1936–1937, f. 154.

⁴⁵ Ibid., f. 158.

⁴⁶ Ibid., f. 225.

⁴⁷ Ibid., f. 184.

Referatul Serviciului Tehnic din 3 noiembrie evidențiază că serviciul a controlat și prețurile înaintate de către firma Schmiedigen, găsimu-se la prețurile de revenire un spor de circa 17,5 %. Considerând și câștigul adecvat, se propunea pentru pavilionul de radiogoniometrie și postul T.F.F. un spor de maxim 20 % la prețurile unitare obținute la licitație⁴⁸, aprobându-se un plus de 20 %.⁴⁹

Ministerul de Interne a aprobat majorarea prețurilor inițiale cu 20 % pentru lucrările de la Aerogară.⁵⁰

La 4 februarie 1937 Primăria Timișoara, într-o adresă înaintată Ministerului Aerului și Marinei, Direcției Aviației Civile, arată că pentru amenajarea câmpurilor de aterizare s-a prevăzut în bugetul Municipiului la articolul 121, suma de 1.500.000 de lei. Sumele cheltuite până în acel moment din creditul bugetar la articolul respectiv erau în total de 1.391.215 lei. Din suma de 3.533.718 lei încasată de la comunele din județ până la 29 ianuarie 1937, lui Schmiedigen, în contul lucrărilor de construcții, i s-au plătit 2.447.722 de lei, iar în total s-au achitat până la sfârșitul lui ianuarie 1937, 3.838.937 lei.

Valoarea lucrărilor angajate era următoarea: Aerogara, prin firma A. Schmiedigen, stația de Radiogoniometrie, 20 % din suma de 5.833.965 lei (suma ce reprezenta valoarea lucrărilor angajate la Aerogară prin firma respectivă), 1.166.000 de lei, totalul fiind de 6.999.965 lei. Achitarea banilor urma să se facă din bugetul 1936/1937, inclusiv prin contribuțiile comunelor și ale județului până la suma de 4.800.000 de lei, restul urmând a fi achitat din bugetul 1937/1938.⁵¹

Referatul Serviciului Tehnic municipal de la începutul anului 1937 arată că, deoarece construcția Aerogării era foarte înaintată, ajungând deja în acel moment în parte sub acoperiș, instalațiile necesare trebuiau urgent executate astfel încât în vara respectivă, când clădirea va fi terminată, exploatarea aeroportului să nu fie împiedicată.

Uzina Electrică municipală trebuia să prevadă în bugetul 1937/1938 suma de 868.936 de lei drept valoarea rețelei electrice pe distanța Căii Torontalului (începutul acesteia) până la Aerogară și să facă formele necesare pentru procurarea materialelor lipsă în vederea realizării lucrării.⁵²

⁴⁸ Ibid., f. 187. Antreprenorul, în cererea sa pentru creșterea cu 20 % a prețurilor inițiale ale lucrărilor, a invocat atât scumpirea materialelor, cât și urcarea tarifului C.F.R., Serviciul Tehnic în referatul întocmit fiind de părere să se aprobe majorarea prețurilor materialelor. Vezi și filele 236, 238.

⁴⁹ Ibid., f. 184.

⁵⁰ Ibid., f. 241.

⁵¹ Ibid., f. 235.

⁵² Ibid., f. 234.

Comisia Interimară a decis în cursul anului 1937 ca aceeași Uzină Electrică să execute de urgență lucrările pentru “instalațiunile” conductei electrice și luminatului electric la Aerogara aflată în construcție, cu cablu subteran, cheltuielile necesare în acest scop fiind în valoare de circa 868.936 de lei, urmând a fi prevăzute în bugetul uzinei din anul următor.⁵³

De asemenea, Comisia a aprobat licitația pentru darea în antrepriză a lucrărilor de construire a hangarului de la Aeroportul Timișoara firmei Augustin Schmiédigen⁵⁴, aprobând și cererea firmei respective pentru executarea lucrărilor de instalare a luminii electrice la Aerogară după analiza care urma să fie întocmită de către Serviciul Tehnic municipal.⁵⁵

Fondurile prevăzute în bugete pe exercițiul financiar 1936–1937 pentru construirea aeroportului erau: Prefectura Timiș-Torontal 815.000 de lei, comunele din județ: 2.678.937 lei, Primăria Timișoara: 1.500.000 de lei, Camera de Comerț și Industrie: 50.000 de lei, în total fiind alocați 5.043.937 de lei, la care erau adăugate sumele obținute prin rectificarea bugetului Prefecturii și prin înscrierea și în bugetul celorlalte comune din județ a cotei de 3 % (ce nu era cuprinsă în cadrul sumei de 2.678.937 de lei).

Lucrările de realizat, din fondurile prevăzute pentru aviație, de către Primăria Timișoara erau: nivelarea terenului pentru aeroport (100.000 de lei), demarcarea, balizarea de zi și mâneca de vânt (50.000 de lei), teu mobil (80.000 de lei), drumul de acces și piațeta de la intrarea pe aeroport (120.000 de lei), construcția Aerogării cu instalațiile de apă, încălzire centrală și fosă septică (3.500.000 de lei), mobilier pentru aerogară (300.000 de lei), pistă de îmbarcare și trotuare în fața aerogării (150.000 de lei), legătura telefonică (10.000 de lei), procurarea unei autocamionete tip “aviație” pentru transportul pasagerilor (245.000 de lei), împrejmuirea aeroportului dinspre șosea și în fața aerogării (150.000 de lei), legarea aeroportului la rețeaua electrică a orașului, documentul precizând că sumele erau calculate cu aproximație.⁵⁶

Lucrările de construcție, legătura electrică, telefonică, drumul de acces, împrejmuirea trebuiau să înceapă imediat, astfel încât să fie terminate în cursul anului, iar licitațiile erau publicate cu “termen scurt”, fiind vorba de lucrări urgente privind apărarea națională.

Construcțiile hangarului, a balisajului de noapte, a postului T.F.F. și a celorlalte instalații necesare amenajării complete a aeroportului urmau să fie executate în anul următor din fondurile ce trebuiau a fi prevăzute în acest scop

⁵³ Ibid., d. 2/1937, f. 55.

⁵⁴ Ibid., f. 572.

⁵⁵ Ibid., f. 676.

⁵⁶ Ibid., d. 25/1937, f. 621–623.

în bugetele Prefecturii, comunelor rurale, Primăriei Timișoara și Camerei de Comerț și Industrie pe exercițiul financiar 1937–1938.⁵⁷

Într-o adresă a Serviciului Tehnic municipal către Direcția Aviației Civile se arată că lucrările de nivelare ale aeroportului au început la 14 iulie 1937.⁵⁸

Memoriul referitor la situația aeroportului Timișoara întocmit de către Serviciul Tehnic municipal arată că Aerogara se găsea sub acoperiș (lucrările începând în toamna lui 1936), continuând lucrările de tencuială, montarea instalațiilor, precum și de înzestrări interioare.

În campania de lucru 1937–1938 a început construcția pavilionului pentru radiogoniometrie, precum și a postului T.F.F., urmînd ca după terminarea construcțiilor indispensabile pentru traficul aerian, aeroportul să fie dat exploatării.⁵⁹

Totuși, în urma unei vizite întreprinse la aeroport în vara lui 1937 de către primarul Timișoarei, Augustin Coman, împreună cu reprezentanții Ministerului Aerului, Ministerului de Interne, s-a constatat lipsa de activitate din partea Antreprizei la Aerogară, la T.F.F. precum și în alte puncte de lucru, hotărîndu-se somarea Antreprizei pentru intensificarea lucrărilor.⁶⁰

La 26 noiembrie 1937 lucrările la Aerogara Timișoara erau aproape terminate, începându-se zugrăvelile.⁶¹

La 21 ianuarie 1938 Serviciul Tehnic municipal informa Ministerul Aviației și Marinei, Departamentul Aviația Civilă, că întocmind proiectul definitiv pentru nivelarea terenului aeroportului, care urma să fie trimis Ministerului spre aprobare, s-a constatat că pentru exploatarea aerodromului în anul 1938 trebuia intensificat ritmul de muncă. Or, cum costul acestei lucrări, dată în antrepriză, ar fi depășit mijloacele bugetare disponibile pentru acest scop, s-a hotărât executarea ei în regie proprie de către Serviciul Tehnic.

Pentru accelerarea activității trebuiau sporite mijloacele de transport, fie prin punerea la dispoziție de către Ministerul Aerului și Marinei a mijloacelor de transport de care acesta dispunea, fie intervenind la administrațiile care posedau astfel de mijloace pentru a le împrumuta (de exemplu CFR) sau aprobându-se cumpărarea lor din fondul de 3 % destinat pentru scopurile aviației civile, urmînd ca după terminarea lucrării să fie trecute în patrimoniul ministerului ori vândute.⁶²

Serviciul Tehnic preciza că Ministerul a anunțat că nu dispunea de mijloace cerute, care nu se găseau nici la Garnizoana Timișoara. În consecință, pentru a

⁵⁷ Ibid., f. 623–624.

⁵⁸ Ibid., f. 277.

⁵⁹ Ibid., f. 569.

⁶⁰ Ibid., f. 625.

⁶¹ Ibid., f. 576.

⁶² Ibid., f. 23–24.

putea fi continuată nivelarea terenului aeroportului cu un randament mai mare, se propunea să se intervină la Ministerul Aerului și Marinei pentru a se aproba procurarea mijloacelor mecanice de transport din fondul de 3 %, pe cale de licitație sau a tratării prin bună învoială publică.⁶³

Același serviciu atrăgea atenția asupra urgenței lucrărilor pentru amenajarea aeroportului, iar în acest sens, în anteproiectul bugetului pe exercițiul financiar 1938–1939 au fost prevăzute sumele necesare pentru terminarea construcțiilor la Aerogară, a pavilioanelor pentru T.F.F. și goniometrie, hangar, pistă, pentru instalațiile de balizaj, conducte electrice, telefon, telegraf etc., precum și pentru nivelarea aeroportului, care au fost deja reîncepute.

Pentru exploatarea aeroportului trebuiau executate urgent conductele de curent electric și cele de telefon, care lipseau complet. În scopul începerii construirii liniei electrice, Serviciul solicita intervenția la direcția Aviației Civile pentru a fi comunicată urgent capacitatea întregii instalații electrice, în vederea publicării licitației pentru procurarea conductelor și a cablurilor subterane.⁶⁴

Totodată, autoritățile centrale erau informate că sumele necesare pentru executarea lucrărilor privind conductele electrice, de telefonie și telegrafie fiind prevăzute în anteproiectul de buget pe 1938/1939, trebuia să se intervină la Telefoane S.A.R. pentru construirea liniei.⁶⁵

Ca urmare a solicitării Primăriei privind capacitatea întregii instalații electrice (conduce cabluri subterane etc.), Ministerul Aerului și Marinei răspundea că aceasta trebuia să fie astfel dimensionată încât să suporte circa 100 kw putere (necesară pentru dezvoltarea viitoare). Pentru moment se vor instala transformatori de 25,50 kw, corespunzător puterii necesare aeroportului în acel moment.⁶⁶

La 19 martie 1938 Serviciul Tehnic sublinia necesitatea alocării urgente a sumelor pentru continuarea lucrărilor de nivelare, suspendate din lipsă de fonduri, altfel lucrările vor fi întârziate.⁶⁷

În perioada respectivă erau în curs următoarele lucrări: terminarea construcțiilor Aerogării, pavilionului pentru T.F.F., al celui pentru radiogoniometrie și hangar metalic, ridicarea piloanelor pentru postul T.F.F., nivelarea terenului aeroportului.

Terminarea construcțiilor la Aerogară, T.F.F. era finanțată din fondul de 3 % prevăzut pentru scopurile aviației civile, “contribuit” din partea Primăriei și a comunelor județului, nivelarea terenului era efectuată în regie proprie de către

⁶³ Ibid., f. 30.

⁶⁴ Ibid., f. 22.

⁶⁵ Ibid., f. 45.

⁶⁶ Ibid., f. 31.

⁶⁷ Ibid., f. 8.

Municipiu, în ultimul timp Primăria angajând lucrările în acord, plata efectuându-se tot din fondul de 3 % (dar din cauza lipsei de fonduri, lucrările de nivelare au fost oprite la 10 februarie). Pentru nivelare s-au prevăzut 550.000 de lei, sumă majorată la 1.100.000 lei, din aceștia cheltuindu-se până la 21 ianuarie 1938, 1.066.087 de lei, plus plățile efectuate în 1938, în total 1.093.650 lei, rămânând un rest de plată către lucrători de 81.572 de lei. Se preciza că 60.511 lei nu au fost folosiți pentru nivelarea aeroportului nou, ci al celui provizoriu.⁶⁸

Tot la începutul lui martie 1938, Serviciul Tehnic municipal a dat o amplă dare de seamă asupra lucrărilor la Aeroportul Timișoara, în care arăta că sumele cheltuite până la sfârșitul anului 1937 pentru nivelarea terenului aeroportului erau de 60.511 lei, iar pentru 1937–1938 de 797.309 lei, pentru benzină, uleiuri de 115.988 lei, nivelarea cu premilitari costând 92.279 lei. În privința clădirilor, în 1936–1937 s-a executat construcția în roșu a Aerogării, continuată în 1938, începându-se lucrările la interioare. A fost început și s-a terminat aproape complet pavilionul pentru T.F.F., urmând a se completa fundațiile pentru mașini și executa pardoselile deasupra galeriilor de conducte, ca și pavilionul pentru radiogoniometrie. Pentru hangarul metalic s-au executat fundațiile și zidurile împrejmuitoare în roșu, precum și o parte a construcțiilor susținătoare de beton armat.

Angajamentele financiare se prezentau astfel: Aerogară contract original: 5.833.965 lei, 20 % majorarea prețurilor inițiale – 1.666.793 lei; pentru postul T.F.F. – 1.666.793 lei; pentru postul de radiogoniometrie – 233.358 lei; pentru hangarul metalic – 7.238.295 lei.

Din aceste sume s-au achitat: pentru Aerogară: 5.333.534 lei; pentru postul T.F.F.: 640.523 lei; pentru postul de radiogoniometrie: 180.805 lei; pentru hangarul metalic: 2.100.358 lei.

Propunerile Serviciului Tehnic pentru perioada următoare de timp erau: terminare edificiilor și construirea unui pavilion nou. Au fost realizate, de asemenea, următoarele lucrări de instalații: conductele pentru lumină electrică erau așezate pentru toate pavilioanele, însă nu aveau nicio legătură cu rețeaua municipală. Apeductul și canalul erau prevăzute în pavilionul Aerogării și T.F.F. cu toate instalațiile sanitare necesare. Încălzirea edificiilor Aerogării și T.F.F. se făcea prin sistemul de încălzire centrală cu aburi. Lucrările pentru instalarea telefonului și centralei telefonice nu s-au executat încă, suma necesară fiind prevăzută în bugetul 1938–1939. Pentru Aerogara propriu-zisă s-au așezat conductele pentru telefon (aceasta fiind prevăzută cu 11 locuri de telefon), iar stațiile radio, T.F.F., gonio aveau doar adăpostul construit. De asemenea, în decembrie 1937 a început executarea pilonilor T.F.F., ridicarea scheletului metalic fiind în curs.

⁶⁸ Ibid., f. 632.

Se propunea executarea urgentă a conductelor electrice și a telefonului, sumele necesare în acest sens fiind prevăzute în anteproiectul bugetului 1938–1939.⁶⁹

În anteproiectul de buget pe exercițiul financiar 1938–1939 erau incluse pentru lucrările la aeroport următoarele sume: subvenția pentru amenajarea câmpurilor de aterizare, nivelarea terenului aeroportului – 3.750.000 de lei; pentru continuarea construcției la aerodromul Timișoara – 9.770.000 de lei. Articolele neprevăzute în buget erau: instalațiile aeroportului: balizaj, conducte, telefon, telegraf, material de pistă, de incendiu, mobilier, valoarea acestora fiind de 3.100.000 de lei.⁷⁰

Dar toate aceste eforturi au fost oprite de o hotărâre administrativă, referatul Serviciului Contencios numărul 20369/1938 arătând că printr-o decizie a Curții Superioare Administrative a fost anulată Decizia numărul 40596/1936 prin care s-au adjudecat definitiv lucrările pentru Aerogară pe seama firmei Schmiedigen și, drept urmare, lucrările pe baza adjudecării respective nu mai puteau continua. În aceste condiții, situația existentă trebuia legalizată, fie obținându-se încuviințarea Ministerului de Interne pentru menținerea antreprizei cu titlul de înțelegere prin bună-învoială în cazul când prețurile erau convenabile, fie prin lichidarea lucrărilor executate până la zi și publicarea unei noi licitații pentru terminarea lucrărilor restante.

Referatul Serviciului Tehnic municipal preciza că toate lucrările adjudecate erau terminate, fiind finalizate și toate lucrările suplimentare, lipsind însă ultimile finisaje și punerea la punct. Suma adjudecată și cea din contract erau de 5.838.965 de lei, iar situațiile provizorii de plată înaintate de către firma Schmiedigen până la 15 aprilie 1938 erau de 10.519.773 de lei, astfel depășirile întreceau suma din contract, precizându-se că surplusurile de lucrări și majorarea prețurilor au fost aprobate de către Comisiile Interimare ale municipiului Timișoara, Ministerul Aerului și Marinei și Ministerul de Interne. Firma Schmiedigen a ridicat suma de 8.226.078 de lei, iar referatul Serviciului Contencios nu arăta motivele anulării adjudecării definitive.

În consecință, s-a decis sistarea lucrărilor de la Aerogară, cu mențiunea ca firma Schmiedigen să întrețină lucrările făcute în situația de a fi predate Comisiei de recepție, firma respectivă trebuind să înainteze decontările și planurile definitive către Comisia de recepție pentru a se putea trece la recepționarea lucrărilor executate. Totodată s-a decis ca până la soluționarea situației să nu se mai efectueze nicio plată către firma executoare a lucrărilor de la Aeroportul Timișoara.

⁶⁹ Ibid., f. 734–737.

⁷⁰ Ibid., f. 746. Trebuie specificat că acest anteproiect este datat 10 ianuarie 1938.

Serviciul Contencios al Primăriei urma să examineze legalitatea surplusului de lucrări și a majorării prețurilor conform legilor în vigoare, iar Serviciul Tehnic să recepționeze lucrările executate. Mai trebuia soluționată chestiunea conform referatului Serviciului Contencios, legalizarea situației date, legalizarea situației în caz de înțelegere cu firma Schmiedigen la terminarea lucrărilor restanță.⁷¹

Concluzionând, existența unui aeroport în Timișoara în perioada dintre cele două războaie mondiale reprezenta o necesitate deosebită atât pentru oamenii de afaceri, cât și pentru locuitorii Timișoarei și ai Banatului. În același timp, construirea aeroportului era importantă și din punct de vedere militar, cu atât mai mult cu cât în anii '30 ai secolului trecut relațiile internaționale deveneau tot mai tensionate.

Având în vedere toate aceste aspecte, Primăria municipiului Timișoara a întreprins ample eforturi, începând cu primii ani ai deceniului al patrulea al secolului al XX-lea, în vederea construirii unui aeroport în apropierea Timișoarei, la demersurile acestei instituții alăturându-se Prefectura județului Timiș-Torontal și Camera de Comerț și Industrie Timișoara.

Tratativele duse de către reprezentanții Primăriei cu forurile centrale pentru realizarea acestui important obiectiv au fost complicate, Municipiul angajându-se să pună la dispoziție terenul și să execute lucrările de infrastructură necesare aeroportului. Totodată, Primăria contribuia cu o sumă importantă de bani pentru construirea aeroportului.

Au urmat negocieri dificile pentru obținerea întregului teren necesar realizării aeroportului, iar în urma licitației au început lucrările pentru construirea aerogării și a celorlalte instalații necesare. Primăria municipiului Timișoara a făcut eforturi financiare deosebite pentru finalizarea acestor construcții, a executat o parte din lucrările de infrastructură, paralel cu întreținerea unui aeroport provizoriu. Trebuie subliniat însă faptul că autoritățile locale nu s-au bucurat de susținerea (în special financiară) instituțiilor centrale de resort pentru înfăptuirea acestui proiect.

Decizia Curții Superioare Administrative de a anula rezultatul licitației pentru construirea aerogării, izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial, au făcut ca Timișoara, unul dintre cele mai importante orașe ale României, să rămână fără un aeroport modern așa cum prevedeau planurile alcătuite la mijlocul anilor '30 ai secolului al XX-lea.

Au rămas astfel în istorie doar eforturile deosebite ale conducerii Primăriei Timișoara (alături de cele ale Prefecturii Timiș-Torontal și Camerei de Comerț și Industrie Timișoara) pentru construirea aeroportului, precum și un vis (amar) nemişcat. Proiectul aeroportului îl putem încadra între marile deziderate ale

⁷¹ Ibid., d. 5/1938, f. 295–296.

Primăriei (Palatul de Justiție, Studioul de radio etc.) care nu s-au realizat în perioada respectivă.

TIMIȘOARA AIRPORT – AN UNFULFILLED DREAM OF THE INTER-WAR TIMIȘOARA

Abstract

A modern airport building was a priority of the Municipality of Timișoara beginning with 1931, for it was a distinct need of the local businessmen, but also a strategical one. Two important institutions joined the Municipality efforts: the Prefecture of Timiș-Torontal County and the Chamber of Commerce and Industry Timișoara. Complex treating with central authorities took place in order to start the airport building works. The Municipality took the pledge to offer the terrain, to finance an important part of the works, and to build the objective substructure.

After difficult negotiations to obtain the place, the building auction went to A. Schmiedingen Company, while a substantial part of the necessary amount was allotted by the Municipality (in the context of prices advance); the Municipality made efforts to build the future airport substructure and, in the same time, for the maintenance of a provisional airport. The local authorities did not enjoy the support of the central departmental authorities in that matter. The Superior Administrative Court decision to make void the auction result and Word War II beginning let Timișoara, one of the largest towns in Romania, without a modern airport.