

# DEMERSURI PENTRU AMENAJAREA UNUI AEROPORT JUDEȚEAN LA SIGHIȘOARA ÎN ANII 1936-1937

ION EUGEN SÂRBU

După cum bine se știe în perioada interbelică și puțin după, Sighișoara a fost centrul Județului Târnava Mare. Cum aviația era un domeniu în plină dezvoltare în anii '30 ai secolului trecut, autoritățile statului au demarat un amplu program de amenajare a unor aeroporturi județene, aerodromuri și „terenuri de aviație”. Terenurile de aviație erau amenajate la marginea unor comune pentru zboruri comerciale ocazionale sau pentru aterizări de urgență. În noiembrie 1936 a fost adoptată legea pentru înființarea Ministerului Aerului și Marinei care cuprindea: Aviația Regală; Marina Regală; Aviația Civilă; Marina Comercială; Institutul Central Meteorologic; Oficiul Hidrografic și Aerofotogrametric; Casa Fondului Național al Aviației; Serviciul Maritim Român.<sup>1</sup> La începutul anului 1937 Ministerul Aerului și Marinei printr-o adresă trimisă Ministerului de Interne cere să se facă cunoscut tuturor comunelor, orașelor și județelor din întreaga țară, că la întocmirea bugetelor trebuie să țină cont de dispozițiile articolului 413, din legea amintită mai sus.<sup>2</sup> Potrivit acestui articol autoritățile locale erau obligate să prevadă în bugetele lor o cotă de cel puțin 3% pentru construirea și întreținerea aeroporturilor. Conform dispozițiilor articolului 414, ale aceleași legi de înființare a Ministerului Aviației și Marinei, în bugetele locale se mai prevedeau și sumele necesare pentru plata taxelor, iluminatului electric, consumului de apă potabilă și canal acolo unde urma să se amenajeze aerodromuri sau terenuri de aviație.<sup>3</sup> Așa cum menționează unul dintre documente, prin această acțiune se urmărea întărirea tuturor mijloacelor aeriene, prin dezvoltarea aviației de transport în vederea intensificării vieții economice.<sup>4</sup> În același timp se urmărea și organizarea aviației militare pentru apărarea teritoriului și siguranței populației. Realizarea acestui important program nu se putea înfăptui fără contribuția și concursul întregii

---

<sup>1</sup> Legea pentru înființarea Ministerului Aerului și Marinei, publicată în Monitorul Oficial nr. 266 din 14 Noiembrie 1936.

<sup>2</sup> Serviciul Județean Mureș al Arhivelor Naționale, Fond *Prefectura Județului Târnava Mare*, dosar 31/1937, f. 40,

<sup>3</sup> *Ibidem*.

<sup>4</sup> *Ibidem*, f. 128,

societăți, așa cum s-a făcut în țări precum Franța, Germania, Polonia, Italia etc.<sup>5</sup> În primele luni ale anului 1937 Ministerul Aerului și Marinei trimite o serie de adrese prefecturilor din țară, inclusiv Prefecturii Județului Târnava Mare, în legătură cu strângerea fondurilor necesare dezvoltării aviației și supravegherea lucrărilor de amenajare. Este precizată obligativitatea consemnării în bugetele comunelor rurale a unui articol cu denumirea expresă „*fond pentru construirea, funcționarea și întreținerea aeroporturilor*”.<sup>6</sup> Potrivit unei evidențe a prefecturii, comunele din Județul Târnava Mare și-au îndeplinit aceste obligații legale, de a prevedea în bugete 3% pentru amenajarea „câmpurilor de aterizare”, chiar dacă unele au întârziat cu vărsarea sumelor în coturile BNR.<sup>7</sup>

În cazul Județului Târnava Mare erau prevăzute amenajarea și organizarea unui aeroport la Sighișoara și a două terenuri de ajutor la Hoghiz și Copșa Mică.<sup>8</sup> Deși nu apare în documentele emise de minister un teren de aviație la Mediaș, autoritățile locale din oraș pregăteau și aici un teren pentru „aeroport”. Primăria din Mediaș raporta Prefecturii Județului Târnava Mare, la 21 ianuarie 1937, că terenul pentru locul de târg al orașului se va expropria definitiv pentru „aeroport”.<sup>9</sup> În urma tratativelor primăriei cu Ministerul Aerului, acesta din urmă trebuia să cumpere un alt loc pentru târgul din Mediaș, aspect stabilit printr-un proces verbal încheiat cu reprezentantul ministerului. Probabil între timp s-a renunțat la terenul de aviație de la Mediaș și urma să se construiască în apropiere, la Copșa Mică.

În urma ordinul nr. 5483 din 11 ianuarie 1937, trimis de Ministerul Aerului și Marinei, Serviciului Financiar al Prefecturii Județului Târnava Mare, aflăm că a fost aprobat devizul în valoare de 200.000 lei pentru amenajarea terenului de aviație din comuna Homorod.<sup>10</sup> Pentru a începe lucrările la 1 mai 1937 prefectura îi cere Direcției Domenii și Infrastructură din cadrul ministerului, să aprobe această sumă din fondul pentru construirea și amenajarea de aeroporturi, fond aflat la Banca Națională.

În cazul aeroportului din Sighișoara, prin procesul verbal încheiat în data de 16 decembrie 1936 și semnat de delegatul Ministerului Aerului și autoritățile locale, s-a fixat de comun acord amenajarea lui pe terenul din Albești, situat între Valea Dracului și Valea Șapartocului.<sup>11</sup>

---

<sup>5</sup> *Ibidem*.

<sup>6</sup> *Ibidem*, f. 172.

<sup>7</sup> *Ibidem*, f. 174.

<sup>8</sup> *Ibidem*, f. 223.

<sup>9</sup> *Ibidem*, f. 46.

<sup>10</sup> *Ibidem*, f. 41.

<sup>11</sup> *Ibidem*, f. 249.

Proprietarii din Albești a căror pământ urma să fie expropriat s-au plâns ministrului apărării naționale. Prin cererea din 31 decembrie 1936, aceștia și-au exprimat rugămintea de a nu li se lua pământul și propuneau un alt teren din Sighișoara pentru aeroport. Am ales să redăm documentul în întregime deoarece conține o serie de aspecte interesante legate de starea materială a proprietarilor și altele:

*„Domnule ministru, Subsemnații locuitori ai comunei Albești, plasa Sighișoara, județul Târnava Mare, ca mici proprietari agricoli posedăm pământ cultivabil în partea de hotar așa numit Livezi situat în hotarul amintitei comune, între văile Ministire și Valea Dracului, cu o suprafață de 262 jug. [1 iugăr – aproximativ 0,58 ha] cu 250 de proprietari.*

*După cum suntem informați partea aceasta de hotar Livezi în întregime se proiectează a se expropria pentru teren de aviație/aeroport. Domnule ministru având în vedere că pământul din Livezi, în mare parte, aparține nouă micilor proprietari români, care nu avem alt pământ fără pe acela din Livezi și în cazul în care ni s-ar lua noi și familiile noastre am rămâne pe drumuri și existența noastră ar fi cu desăvârșire periclitată.*

*Întrucât 95% din pământul acela aparține numai românilor, jertfa am aduce-o numai noi românii, urmând ca noi să luăm drumul pribegiei. Da, e adevărat că pe cât știm pământul ni s-ar plăti binișor, însă ce folos de bani dacă nu avem de unde să cumpărăm pământ, căci hotarul comunei noastre în proporție cu numărul sufletelor fiind foarte mic, nici dacă l-am plăti foarte scump nu-l putem avea, respectiv cumpăra, ceea ce se poate concepe și prin faptul că terenul cultivabil / arător și fânațe / în total face 2630 de jugăre și numărul sufletelor e 2600, adică ar venii un iugăr de suflet și dacă mai luăm în considerare și aceea că sunt în comună doi proprietari cu 150 de jugăre nu se vine la un suflet nici un jugăr. Din calculele de mai sus se poate vedea în mod eclatant că populația comunei noastre și îndeosebi românii duc o mare lipsă de pământ.*

*Noi înțelegem domnule ministru să ne jertfim pentru armată(?), dar totuși ne rugăm dacă e posibil să se ieie pământul necesar de pe hotarul orașului Sighișoara, care se află în vecinătate cu partea noastră de hotar Livezi și care aparține unor proprietari mai mari, a căror profesiune și existență nu-i agricultura.*

*În speranța că cererea noastră se va lua în considerare vă rugăm să primiți Domnule Ministru expresiunea deosebitei noastre stime.”<sup>12</sup> Documentul este semnat de peste 100 de mici proprietari.*

---

<sup>12</sup> Ibidem, f. 5.

Dintr-o situație realizată de Prefectura județului Târnava Mare cu proprietățile ce urmau a fi expropriate din hotarul Albeștiului, reiese faptul că suprafețele deținute de proprietari erau în general mici.<sup>13</sup> Multe sub 1 ha (hectar), majoritatea între 1-2 ha și doar câteva de la 3 până la 5 ha. Un singur proprietar, Orendi Mario Otto, avea o suprafață de 8 ha. Unii dintre aceștia au fost împroprietăriți în urma reformei agrare din 1921 (25 de persoane).

Serviciul Drumurilor din cadrul prefecturii, trimite un raport, la data de 30 ianuarie 1937, Ministerului Aerului și Marinei, Direcția Domenii și Infrastructură în legătură cu terenul din Albești, numit de localnici „Livezi” iar de oficialități „Lunca de Sus”.<sup>14</sup> În raport se arată că terenul este tăiat de mai multe șanțuri de cca. 1,5 m adâncime, executate încă din ani 1912-1914 pentru prevenirea inundațiilor și că pe acel teren se mai află o moară. În legătură cu valoarea terenului, raportul îl evaluează la 60.000 – 80.000 lei un jugăr sau 105.000 lei un ha, argumentând că acesta este bun pentru agricultură, considerat ca fiind de clasa I, având în vedere că este scutit de inundații. Deoarece s-au primit numeroase reclamații din partea proprietarilor care se opuneau exproprierii și având în vedere cheltuielile necesare pentru expropriere, raportul cere abandonarea acestui teren.<sup>15</sup> În schimb propune ca teren pentru aviație să se ia în considerare un teren din hotarul orașului Sighișoara, deoarece proprietarii din Sighișoara au și altă ocupație nefiind exclusiv agricultori și astfel sugerează că nu s-ar crea o problemă socială.<sup>16</sup>

Chiar dacă problema terenului din Sighișoara nu era rezolvată, la 6 mai 1937 Prefectura Jud. Târnava Mare raportează alocarea unei sume de 1.621.920 de lei din fondul de aviație după cum urmează:

- investiții pentru amenajarea și organizarea aeroportului Sighișoara 1.060.000 lei;
- cheltuieli diverse 1.920 lei;
- contribuții pentru alte județe – pentru amenajarea aeroportului Cluj 200.000 lei; – pentru amenajarea aeroportului Tg. Mureș 200.000 lei;
- terenuri de ajutor – câte 80.000 lei pentru terenurile de ajutor de la Copșa Mică și Hoghiz.<sup>17</sup>

În cazul terenurilor din Copșa Mică și Hoghiz aceste sume erau prevăzute pentru nivelarea terenului, demarcarea și balizarea de zi, pentru mânăcă de vânt

---

<sup>13</sup> *Ibidem*, f. 48.

<sup>14</sup> *Ibidem*, f. 46.

<sup>15</sup> *Ibidem*.

<sup>16</sup> *Ibidem*, f. 51.

<sup>17</sup> *Ibidem*, f. 213.

și sirenă de mână. În urma unor instrucțiuni, trimise primăriilor de Direcția Aviației Civile, rezultă o serie de informații interesante despre cum arătau aceste terenuri de aviație.<sup>18</sup> În majoritatea cazurilor aeroporturile și terenurile de ajutor erau amenajate la vremea aceea pe izlazurile comunale. Acestea trebuiau să fie oricând deschise traficului aerian, mai ales terenurile de ajutor, care prin natura lor erau organizate și folosite pentru aterizări de urgență. Primăriile erau obligate să dea instrucțiuni celor responsabili cu supravegherea vitelor de pe izlazurile amenajate în aeroporturi sau terenuri de ajutor, ca atunci când vedeau un avion zburând deasupra terenului să degajeze imediat vitele în afara semnelor de demarcare pentru a da posibilitatea pilotului să aterizeze.<sup>19</sup>

Din corespondența prefecturii cu ministerul reiese că lucrările la terenul din Hoghiz au început și s-au cheltuit unele sume direct din fondul destinat aviației și nu au mai fost vărsate în contul BNR. În ceea ce privește „terenul de aterizare” din Sighișoara lucrurile au stat diferit. Problemele erau legate de teren și situația lui. Chiar dacă proprietarii au cerut să nu fie expropriați, iar prefectura a propus renunțarea la terenul din Albești, reprezentanții ministerului răspund, la 4 iunie 1937, că nu este un alt teren care să corespundă acestui scop.<sup>20</sup> În consecință, autoritățile locale sunt rugate să transmită măsurile luate pentru respectarea planului inițial, stabilit încă din 16 decembrie 1936. La 2 august 1937 Prefectura Județului Târnava Mare, Serviciul Drumuri, a înaintat Ministerului Aerului și Aviației informații legate de viitorul aeroport din Sighișoara.<sup>21</sup> Se menționează faptul că valoarea totală a terenului ce urma a fi expropriat se ridica la 7.209.840 lei. Numărul total al proprietarilor înscriși pe tabelul trimis ministerului era de 136 de persoane. Tot cu această ocazie s-a mai înaintat un tabel cu proprietarii ce nu posedau un alt teren de cultură (22 de persoane) și în același timp, a fost adresată rugămintea ca acestora să li se cedeze un teren din cadrul fermei de stat din Boiu, pentru care însă era necesară aprobarea Ministerului Agriculturii și Domeniilor. La Boiu exista o „fermă de stat model” încă din aprilie 1923, amenajată în jurul castelului Bethlen, având în administrare 125 de iugăre de pământ.<sup>22</sup>

Problemele legate de expropriere și păreri diferite ale autorităților în legătură cu terenul destinat aeroportului din Sighișoara au dus la întârzierea lucrărilor. Practic nu există date care să ateste că lucrările de amenajare ori

---

<sup>18</sup> *Ibidem*, f. 269.

<sup>19</sup> *Ibidem*.

<sup>20</sup> *Ibidem*, f. 249.

<sup>21</sup> *Ibidem*, f. 336.

<sup>22</sup> Ion Eugen Sârbu, *Monografia localității Boiu*, Ediția a II-a, Casa de editură Mureș, Târgu Mureș, 2015, pp. 37,40.

nivelare a terenului au început într-un fel. Deoarece în unele cazuri din țară lucrările la aeroporturi erau destul de avansate, autoritățile centrale au revenit asupra unor decizii, făcând modificări asupra programului inițial de construire a aeroporturilor. În aceste condiții Prefectura Județului Târnava Mare este înștiințată că „*având în vedere interesele supreme ale apărării naționale*” se fac următoarele modificări: la Prefectura Jud. Cluj se v-a vira 200.000 lei; la Primăria Tg. Mureș se v-a vira 290.000 lei; la Primăria orașului Balcic se v-a vira suma de 1.000.000 lei.<sup>23</sup> Dacă în planul inițial erau prevăzute câte 200.000 lei pentru Cluj și Mureș, acum constatăm că la Tg. Mureș trebuia să ajungă încă 90.000 lei, iar banii destinați aeroportului Sighișoara urmau să susțină terminarea aeroportului de la Balcic. Această modificare este motivată de „*situația extrem de critică din punct de vedere internațional*” și aeroporturile Balcic, Tg. Mureș și Cluj trebuie realizate cât mai urgent. Printr-un ordin al ministrului de interne, din 3 iulie 1937 nu se mai aproba vreo altă cheltuială, chiar și pentru lucrările din acea localitate, prevăzute în planul inițial.<sup>24</sup> Dintr-o situație cu starea terenurilor de aviație aflate pe teritoriul județului Târnava Mare, din septembrie 1937, constatăm că lucrări s-au făcut doar la Hoghiz. La Hoghiz exista la data respectivă un teren de ajutor disponibil pentru folosință, cu dimensiunile de 400x550 metri, nivelat și bun de aterizat.<sup>25</sup> Aeroportul din Sighișoara și terenul de ajutor de la Copșa Mică, prevăzute în planul inițial, au rămas doar în faza de proiect. După anul 1937 nu avem date care să ne arate că s-a încercat continuarea proiectului de amenajare a unui aeroport la Sighișoara. Schimbările politice de la sfârșitul anilor '30 ai secolului trecut și izbucnirea celui de Al Doilea Război Mondial au dus la abandonarea definitivă a acestui proiect.

## VERFAHREN ZUR ENTWICKLUNG EINES KREISFLUGHAFENS IN SCHÄBBURG IM DEN JAHAREN 1936-1937 (Zusammenfassung)

Wie man schon weiß, war Schäßburg in der Zwischenkriegszeit das Zentrum des Landkreises Große Kokel. Weil die Luftfahrt in den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts ein Bereich in voller Entwicklung war, starteten die staatlichen Behörden ein umfangreiches Programm zur Einrichtung einiger Komitatsflughäfen, Flugplätze und „Flugländer”. Im Fall des Kreises Große Kokel, war die Entwicklung und Organisation eines Flughafens in Schäßburg und

<sup>23</sup> Serviciul Județean Mureș al Arhivelor Naționale, Fond *Prefectura Județului Târnava Mare*, dosar 31/1937, f. 364,

<sup>24</sup> *Ibidem*.

<sup>25</sup> *Ibidem*, f. 423.

die Einrichtung zweier Hilfsparzellen in Warmbech(Hoghiz) und Kleinkopisch vorgesehen. Für den Flughafen aus Schäßburg wurde eingerichtet, dass es auf dem Grundstück von Weisskirich, zwischen „Valea Dracului” Tal und „Valea Sapartocului” Tal, errichtet wird. Die Probleme im Zusammenhang mit der Enteignung und die unterschiedlichen Meinungen der Behörden bezüglich des Grundstücks, der für den Schäßburger Flughafen vorgesehenen wurde, führten zu einer Verzögerung der Arbeiten. Das Flughilfe Land aus Warmbech war im September 1937 benutzbar, das heißt es war eben und passend zum Landen, mit dem Maß von 400x550 Meter. Der Flughafen aus Schäßburg und das im ursprünglichen Plan vorgesehene Entlastungsland bei Kleinkopisch blieben nur in der Projektphase. Nach 1937 gibt es keine Daten die uns zeigen können, ob es ein Versuch war das Projekt des Flughafens aus Schäßburg abzuschliessen.

**Cuvinte cheie:** aeroport, teren de ajutor pentru zbor, Sighișoara, Hoghiz, Copșa Mică.

**Schlüsselwörter:** Flughafen, Flughilfe Land, Schäßburg, Warmbech, Kleinkopisch