

În dimineața de 3 iulie 1944, 55 de bombardiere B-17 Flying Fortress aparținând Flotei a



8-a aeriene americane cu baza în Anglia, cu 145,5 tone de bombe la bord, și 44 de bombardiere B-17 Flying Fortress ale Flotei a 15-a aeriene din Italia, cu 122,5 tone de bombe la bord, au decolat de pe aerodromurile de la Foggia, avându-l la comandă pe colonelul Thomas S. Jeffrey (foto).¹ 39 de avioane de vânătoare P-51 D Mustang au asigurat escorta. Avioanele Flotei a 8-a, acționând în cadrul misiunilor

de tip navetă, trebuiau să revină în Anglia în ziua de 27 iunie. Dar cum vremea nefavorabilă nu a permis acest lucru, au rămas la baza din Italia. Până la 5 iulie 1944 vor participa la raiduri aeriene alături de Flota a 15-a asupra unor ținte din Ungaria și România. (anexa)

Avioanele au ajuns deasupra Aradului luni, 3 iulie 1944, iar începând cu ora 11.30, timp de jumătate de oră, au bombardat obiectivele avute în plan. Conform raportului declasificat al operațiunii, obiectivele au fost atinse în cea mai mare parte, deși unele echipaje au aruncat bombe în afara obiectivului. Toate bombardierele s-au întors fără avarii din misiune. Atacul nu a întâmpinat rezistență din partea avioanelor de vânătoare, antiaeriana practic inexistentă, iar de-a lungul traseului antiaeriana a fost sub plafonul de zbor al bombardierelor.

La Arad sirenele au început să sune alarma la ora 11 și 27 de minute. Potrivit martorilor oculari, avioanele au apărut atât de repede pe deasupra orașului, încât majoritatea cetățenilor nu au ajuns la adăpost, unii au fost prinși de bombardament în aer liber, în parcul Pădurice mai ales.

Lungimea suprafeței afectate de bombe, a fost, în linie dreaptă, de 2000-2500 m, iar în

lățime 1500 m. Au fost folosite în egală măsură bombe clasice și incendiare.



¹http://www.100thbg.com/indivpages/crews/crews6/jeffrey_t.htm

Bombardamentul a scos din funcțiune cea mai mare întreprindere arădeană, Fabrica de vagoane, motoare, armament și munițiuni s.a. „Astra” grav avariata. La aceasta se adăugau Fabrica de împletituri și tricotaje FITA, lovită în plin de nouă bombe. Pagubele provocate fabricii însumau 150 milioane lei. Întreprinderea nu și-a mai putut relua activitatea până în anul 1945. Fabrica de lichior „ZWACK” a fost distrusă până la temelii, încetând să mai funcționeze. Tot bombardamentul din 3 iulie, a adus prejudicii Fabricii de săpun „Vernier”, Fabricii de nasturi „Union”, firmei „Fermoar”, Fabricii de cherestea pentru ambalaje „Tilia”, Fabricii de ciorapi Albu Simion și Uzinei electrice Arad. Au fost distruse instalațiile rețelei de transport curent de înaltă tensiune și a rețelei de distribuire a curentului electric în zona cuprinsă între Fabrica de

B - 17 deasupra Aradului la 3 iulie 1944

vagoane Gara CFR și Atelierele CFR Arad. Valoarea totală a pagubelor pricinuite industriei arădene de bombardament s-a cifrat la însemnata sumă de 316.189.200 lei. În total pagubele produse de bombardament au ajuns la 6 miliarde de lei, valoarea din 1944.² 184 de case au fost distruse total, iar 298 avariate. Din rândul populației 190 de persoane au murit și 250 de familii cu circa 1400 de persoane au rămas fără adăpost. Numai pe strada Trenului, din Grădiște, aflată în apropierea triajului, au murit 33 de persoane și au fost distruse toate casele cuprinse între numerele 1-50.³

Martori oculari ai evenimentului își mai amintesc de grozăvia bombardamentului.

Căpitanul Grigore Popescu, comandantul companiei de armament greu de recruți, care facea parte din Batalionul II Grăniceri-Instrucție: *„La ora 11,15, mă găseam cu compania adunată în careu, în piața din mijlocul Gaiului. Era ora raportului, pentru analiza muncii, comunicări de ordine și o scurtă lecție de educație ostășească, patriotică.*

Furați de treburile noastre, niciunul dintre noi n-a observat că, dinspre Pecica, survola către nord un grup numeros de avioane grupate, argintii, însoțite de câteva avioane mici, foarte rapide, ce zburau în jurul celor mari, mai încete și greoaie, îndreptându-se către Turnu-Variaș, paralel cu frontiera noastră. Totuși cineva dintre noi le-a observat și a strigat: „Aviația inamică!” Abia atunci le-am văzut de-a binelea și am intuit pericolul. Sirenele nu începuseră să

²Arhivele Naționale-Direcția Județeană Arad, fond, *Prefectura județului Arad, Acte administrative*, dosar 24, f 4-5

³Arhivele Naționale-Direcția Județeană Arad, fond, *Insp.ind.Arad*, dosar 301/1944, f.12

dea alarma propriu-zisă. Prealarmele se dădeau aproape zilnic. Ne obișnuisem cu ele, mai ales că în zona noastră nu avusese loc nici un eveniment de acest gen.

Surprins de acest pericol iminent, abia am putut schița ruperea rândurilor spre înapoi, către casele și grădinile din spate, ascunderea baionetelor, pentru că erau puse la arme. Așa se făcea atunci ora raportului.

Urmărind acum avioanele, acestea ajunseseră deasupra Curticiului, crezând că se vor duce mai departe. N-a fost să fie așa. Întregul uragan stârnit de peste 60-70 avioane grele de bombardament a virat scurt cu 180 de grade sud, cap compas era acum, sigur, Aradul.

Inițial mi-a trecut prin minte ideea că ne-au zărit pe noi și acum se năpustesc să ne prăpădească.

În clipa următoare avea să se dezlănțuie din ele un covor de bombe ce pluteau legănându-se spre pământ, însoțite de un zgomot infernal de motoare puse în maximă turație, urletul sinistru al sirenelor, urmate apoi de exploziile a sute de bombe. Era iadul pe pământ. Se cutremura totul. Fumul, praful înroșit, înnegrit se ridica aruncat cu putere în sus, întunecând azurul limpede al cerului.

În câteva minute, au semănat moarte și au făcut distrugerii enorme în zona Gării Arad, cazarma Regimentului 1 Roșiori și a Fabricii de Vagoane „Astra”. Apoi au dispărut, tot așa compact cum veniseră, lăsându-ne în auz o liniște apăsătoare de mormânt și în suflet o amară tristețe că nimeni, cu nimic, nu a putut riposta cu ceva....

Se simțea miros de fum și praf ars până la locul unde mă aflam, la 5 km de centrul sinistrului....

Din această stare de tristețe, m-a trezit deodată gândul că în gară trimisesem două căruțe cu patru soldați, ca să ridice de la magazie materialele sosite pentru unitatea noastră. Cu o bicicletă am plecat în grabă intra-colo. Când am ajuns în zona UTA sirenele anunțau sfârșitul alarmei.

Ajuns în Piața Gării am rămas copleșit de dezastrul produs în doar câteva minute de bombardament. Gara era toată ruină. Câteva ziduri mai rămăseseră pe jumătate în picioare. Restul numai dărâmături. Aripa de sud a clădirii, unde este Poșta acum, suferise mai puține distrugerii. Frumoasa gară a Aradului, care era un punct de referință în ce privește curățenia, ordinea, peronul mare, lung, ornamentat cu flori naturale, acum nu mai era decât o amintire pentru arădeni. Magaziile din partea de nord a gării, ce erau ca și acum întinse pe mai multe

rampe paralele, erau pulverizate și ardeau încă. Fabrica de Vagoane Astra, distrusă în cea mai mare parte, ardea. Frumoasa cazarmă a Regimentului 1 Roșiori era numai dărâmaturi.

În Piața Gării, trupuri de femei și bărbați sfârtecate, dezmembrate, iar altele înnegrite și sufocate de suflul bombelor.

Era o scenă de coșmar...

M-am îndreptat spre locul magaziilor. Acolo, minune cerească. Căruțele și caii noștri stăteau liniștiți lângă o rampă de descărcare. Soldații reveniseră pe rând în jurul lor, îi mângâiau și îi sărutau fericiți, plângând, cerându-și parcă iertare că în graba cu care alergaseră să se ferească de primejdie, nu au avut timp să-i evacueze și pe ei.

O victimă cu sfârșit tragic, a fost un invalid de război, cu ambele picioare amputate. Avea un mic debit de tutun, pe locul unde astăzi se află căminul de ucenici. Bombele mai ales cele incendiare, au căzut nu numai în zona gării, ci și în cartierul vecin, iar spre oraș a cuprins o arie până la gara Podgoria și strada Andrei Mureșanu.

Invalidul nu s-a putut evacua. A rămas pe loc în prăvălioara lui și a murit carbonizat de numeroasele bombe incendiare ce au făcut scrum multe case din zona aceasta. În drum spre locuința mea, l-am văzut și recunoscut. M-am gândit că bietul om de la care adesea îmi cumpăram țigări și stăteam de vorbă, a trebuit să moară a doua oară”.⁴

Flăcările și fumul înălțate spre cer au fost observate până la zeci de kilometri. Astfel, Gheorghe Tuleu din Seleuș, sat aflat la 40 km de Arad, a fost foarte impresionat de cele văzute de pe acoperișul șurii ce se afla la marginea satului spre Pâncota.

⁴ Grigore Popescu, *Jurnal de război*, Fundația culturală Ioan Slavici, Arad, 1994, pp. 14-15



Aradul a doua zi după bombardament – fotografie surprinsă de către un avion de recunoaștere american, în care sunt descrise obiectivele atinse (anexa)

Elena Jivan, fostă contabilă, își amintește: „Aveam 14 ani în 1944, fiind născută exact în 3 iulie, 1930. Deci pentru mine, 3 iulie, trebuia să fie o zi minunată. Deoarece părinții mei muriseră în urmă cu trei ani, am fost crescuți, atât eu, cât și sora și fratele meu, de o mătușă. Fiind ziua mea, fusesem în piață să fac cumpărături în momentul în care au început să sune sirenele. Inițial nu m-am speriat, deoarece mai fuseseră declanșate sirenele destul de des. Dar împreună cu alți oameni m-am adăpostit în parcul Pădurice. În acel moment a început să se audă hurețul greu al bombardierelor. Mi-am adus aminte că, fiind ziua mea, mătușa mi-a făcut coardă cu mac. Și, în ciuda avertismentelor celorlalți oameni, am luat-o la fugă spre casă, lângă Liceul Aurel Vlaicu. Asta mi-a salvat viața.

Câteva bombe căzuseră în Pădurice surprinzând oamenii ce se adăpostiseră acolo. Mai târziu când am trecut pe acolo, am găsit o priveliște groaznică, cu trupuri și resturi de oameni atârând prin copaci. A fost un moment graznic care m-a marcat profund. Luni de zile imi reveneau în memorie acele secvențe. 3 iulie, atunci în 1944, a fost o zi tristă pentru arădeni, o zi de care nu am putut să mă bucur”.

Ion Jivan, fost jurnalist arădean: „În 1944 aveam 17 ani. În momentul când au atacat americanii, mă aflam pe faleza Mureșului unde astăzi se află Hotelul Parc. Eram cu niște prieteni. Am văzut în depărtare cum se apropiau avioanele argintii și noi în loc să ne aruncăm la pământ, stăteam și priveam muți de uimire. Știam că sunt americane, deoarece eram la curent cu

bombardamentele pe care le efectuau asupra României și că rușii nu dispuneau de astfel de aparate cu rază mare de acțiune. Apoi s-a declanșat bombardamentul. Pământul vibra sub noi și în cele din urmă ne-am culcat la pământ. Dinspre gară se înălțau coloane de fum. Când s-a terminat bombardamentul m-am deplasat spre gară deoarece trebuia să ajung în localitatea Curtici unde locuiam. Dar, din cauza distrugerilor, a trebuit să ocolesc ca să ajung pe strada 6 Vânători. Dar și așa, a trebuit să aștept mult până să găsec o căruță pentru a mă duce acasă. Seara târziu, am ajuns acasă dar oamenii în localitate dezbăteau îndelung evenimentele deosebite care au avut loc în cursul zilei respective”.

Profesorul Eugen Pădurean povestește de mărturia d-lui Fânață care locuia în zona afectată, de pe strada Dobrogeanu-Gherea către Mureșel: *„În ziua atacului, a fost acasă când s-a declanșat bombardamentul. A fost martor la grozăviile bombardamentului, mai ales în zona Pădurice. Resturi de trupuri atârinate în copaci, gara devastată. La scurt timp, câteva zile, familia Fânațăși alți locuitori din zonă s-au refugiat în zone mai sigure, de frica unor posibile noi bombardamente. Familia Fânață s-a refugiat în Cicir la familia Opreți. Dimitrie Opreți, a fost bunicul meu. Au rămas acolo până-n septembrie 1944, unde au fost surprinși și de luptele de la Păuliș. Orice zgomot de motor de avion, le crea o stare tensională indescriptibilă. Erau cunoscuți în localitate drept-fugiții de bombardament”.*

Efectele bombardamentului au fost vizibile până târziu, în anii 1960, în zonele afectate: clădirile din zona lacului (str. Corneliu Coposu colț cu Bvd. Revoluției), zona Mureșel, strada Necula Ioan, Uzina Electrică, strada Ion Alexandru. Atacul din 3 iulie 1944, a fost relatat pe larg și în presa arădeană: Arader Zeitung, de miercuri, 5 iulie 1944 prezenta un articol intitulat „Atacuri de teroare asupra Aradului și Timișoarei” (Terrorangriff auf Arad und Timisoara),⁵iar Ziarul Știrea din 4 iulie 1944, într-un amplu articol scria despre „atacurile teroriste americane” și „aviatorii teroriști” care au produs mari distrugeri asupra Aradului.⁶

Gara și facilitățile sale vor fi din nou bombardate în octombrie 1944 de către trupele germane aflate în retragere, după ce trupele sovietice au intrat în Arad la sfârșitul lunii septembrie. Abia după război întreaga infrastructură avea să fie refăcută. Printr-un efort considerabil Gara Arad a fost reconstruită după arhitectura originală.

⁵Arhivele Bibliotecii Județene A.D.Xenopol, Periodice arădene, Arader Zeitung, miercuri, 5 iulie 1944

⁶Arhivele Bibliotecii Județene A.D.Xenopol, Periodice arădene, Știrea, marți, 4 iulie 1944





Confidential

N-5411

~~██████████~~
~~██████████~~
N-██████████-5411

DECLASSIFIED

JUN 21 1965

EIGHTH AIR FORCE
TACTICAL MISSION REPORT

OPERATION No.

REPORT OF SHUTTLE OPERATION

21 JUNE — 5 JULY

Classification changed to
Restricted
by *AWM/ma* AG 50C, G-2, WDGS
by *E. S. JOHNSTON*
Colonel, Infantry

SEP 12 1945

~~██████████~~

JUN 21 1965

COPY No. 31

██████████
HEADQUARTERS EIGHTH AIR FORCE
APO 634

██████████
By authority of
CG, Eighth Air Force
Initials *W.M. G.*
Date *27 Dec 1944*

COPY NO. 31

DECLASSIFIED

REPORT OF SHUTTLE BOMBING MISSION

21 JUNE - 5 JULY, 1944

<u>MISSION</u>	<u>TARGET</u>	<u>DATE</u>
1. UNITED KINGDOM TO RUSSIA	RUHLAND, GERMANY	21 JUNE, 1944
2. RUSSIA TO ITALY	DROHOBEZ, POLAND	26 JUNE, 1944
3. ITALY TO ROUMANIA TO ITALY	ARAD, ROUMANIA	3 JULY, 1944
4. ITALY TO UNITED KINGDOM	BEZIERS, FRANCE	5 JULY, 1944

JUN 21 1965

DECLASSIFIED

DECLASSIFIED

slightly damaged. The boiler house probably sustained blast damage. Two buildings which are believed to house a wax treating plant and two others in that area were severely damaged. Rail sidings serving the refinery were cut in at least four places. In the marshalling yards the engine roundhouse was seriously affected and two probable repair shops and a warehouse destroyed. The main passenger station and unidentified buildings sustained heavy damage.

(3) No enemy aircraft were reported in the target area. Anti-aircraft fire was described as meager to moderate and generally inaccurate.

d. Withdrawal.

(1) The Combat Wing reformed as planned at the Rally Point and the southwesterly route to Foggia was flown with only minor departures from course. The three Groups landed at different bases in the area substantially on schedule.

(2) The Eighth Air Force P-51 Group furnished close escort to a point approximately 50 miles from the coast of Yugoslavia. The Fifteenth Air Force P-51 Group effected rendezvous as planned about an hour after the bombers left the target and continued with the formation to Italy.

(3) No enemy aircraft were encountered during the withdrawal. Non-effective anti-aircraft fire was reported at Novi Sad, Yugoslavia.

(4) Neither the bombers nor fighters sustained any losses.

OPERATIONS IN CONJUNCTION WITH FIFTEENTH AIR FORCE

It was planned to return to bases in England on 27 June or as soon thereafter as weather conditions permitted, but unfavorable forecasts delayed the flight until 5 July. During this period the B-17's participated in one mission and the P-51's in two missions in conjunction with the Fifteenth Air Force.

1. MISSION OF 2 JULY.

a. On this date the P-51 Group was employed in conjunction with fighters of the Fifteenth Air Force to support an attack by heavy bombers of that command on objectives in the Budapest area. The Eighth Air Force P-51's were to precede the bombers and conduct a free-lance sweep in the target area.

b. The mission was executed according to plans formulated by the Fifteenth Air Force. Aggressive enemy opposition was encountered and the Group sustained four losses in combat. Two additional P-51's failed to return, the cause in one instance attributed to accident, the reason in the other instance being unknown. Eighth Air Force fighters claimed nine enemy aircraft destroyed and one damaged. Of 45 P-51's dispatched, 41 received sortie credit.

2. MISSION OF 3 JULY.

a. On this date the B-17 Combat Wing, escorted by the P-51 Group, operated in conjunction with the Fifteenth Air Force against the marshalling yards at Arad, Roumania. Plans for the mission were made by that command.

b. Fifty-seven Eighth Air Force B-17's were dispatched. Group and Combat Wing assemblies were executed without difficulty and the entire mission was flown essentially as briefed. Weather conditions were excellent and the Combat Wings maintained good formation and adhered to the proposed course. Fifty-five B-17's (two aircraft abandoned the mission due to mechanical failure) dropped 75 tons of bombs on the primary target which was also

DECLASSIFIED

DECLASSIFIED

attacked by 44 B-17's of the Fifteenth Air Force which dropped 122.5 tons HE. Reconnaissance photographs revealed severe damage to installations and tracks throughout the marshalling yards. West of the target an engineering works covering an extensive area was almost completely devastated.

c. Of 39 Eighth Air Force P-51's dispatched to furnish close escort, 38 completed sorties. Neither the fighters nor bombers observed any enemy aircraft. The B-17's encountered no anti-aircraft fire at the target and reported that ground defenses in action en route were out of range.

d. All Eighth Air Force aircraft returned safely from the operation.

ITALY TO UNITED KINGDOM, 5 JULY 1944

1. PLANNING.

a. On the basis of a favorable weather forecast for the Mediterranean area an operation against targets in southern France in conjunction with the Fifteenth Air Force was planned for 5 July. It was predicted that conditions would be unsatisfactory to proceed from the target area to England and the original plan provided for the Eighth Air Force bombers and fighters to return to bases in Italy. At 0230 hours on 5 July a revised forecast was received and plans were changed to provide for the return of Eighth Air Force units to England rather than to return to Italy.

b. The target for the Eighth Air Force bombers was the marshalling yard at Beziers, France. Fifteenth Air Force units were to attack five objectives in the same general area. Both the route to Beziers, located several miles from the southern coast, and that to be followed on the withdrawal to Beachy Head were essentially direct. The returning P-51 Group was scheduled to rendezvous south of Marseille and furnish support through the target area. Two U.K. based P-51 Groups were to meet the force at the target and escort to the limit of endurance with two P-47 Groups scheduled to cover the final phase of the withdrawal.

2. EXECUTION.

a. Take-Off and Assembly.

(1) Group and Combat Wing assemblies were accomplished as planned and the force began the mission on schedule. Seventy Eighth Air Force B-17's were dispatched.

b. Penetration.

(1) The proposed course was closely followed and control points were reached within a few minutes of the scheduled times. Rendezvous by the P-51 Group was made essentially as planned prior to the time the force made landfall on the French coast.

(2) The bombers encountered no enemy aircraft and the fighters reported sighting only a single Me-109. Anti-aircraft defenses at Toulon, Marseille and Sete were observed in action but all fire was out of range.

c. Target Area.

(1) Weather at Beziers was excellent for visual bombing with nil to 2/10 cumulus reported but units of the Fifteenth Air Force had attacked the marshalling yards as a target of opportunity approximately 10 minutes before and the target was largely obscured by smoke. Time of attack by the low Group was essentially as planned but the lead and high Groups made second bombing runs and released somewhat later than scheduled. Bombing

DECLASSIFIED