Бомбардировка немецких городов англо-американской авиацией.

Дополнительный материал для проведения информирования, бесед и классных часов, посвященных 70-летию Великой Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Исин А. Е. КГКП «ЭСТК». Павлодарская область.

Теперь уже доподлинно известно, что во время Второй мировой войны англо-американская авиация намеренно бомбила мирные немецкие города. Разумеется, это не говорит о том, что только немцы стали жертвами войны. Мир помнит Освенцим, Майданек, Бухенвальд, Маутхаузен и еще 1 650 концлагерей и гетто, мир помнит Хатынь и Бабий Яр… Речь о другом. Чем отличались англо-американские способы ведения войны от германских, если они также приводили к массовой гибели мирного населения?

Если сравнить снимки лунного ландшафта с фотографиями того пространства, которое осталось от немецкого города Везель после бомбардировки 1945 года, то различить их будет сложно. Горы вздыбленной земли, чередующиеся с тысячами огромных воронок от бомб, очень напоминают лунные кратеры. Поверить в то, что здесь жили люди, - невозможно. Везель стал одним из 80 немецких городов-мишеней, подвергшихся тотальным бомбардировкам англо-американской авиации в период с 1940 по 1945 год.

С чего же началась эта «воздушная» война - фактически война с населением?

На момент вторжения германских войск в Польшу - 1 сентября 1939 года - всему мировому сообществу был известен документ «Правила войны», разработанный участниками Вашингтонской конференции по ограничению вооружений в 1922 году. В нем говорится буквально следующее: «Воздушные бомбардировки с целью терроризирования гражданского населения, или разрушения и повреждения частной собственности не военного характера, или же причинения вреда лицам, не принимающим участия в военных действиях, воспрещаются» (статья 22, часть II).

Более того, 2 сентября 1939 года английским, французским и германским правительствами было заявлено о том, что бомбардировкам будут подвергаться «строго военные объекты в самом узком значении этого слова».

Через полгода с момента развязывания войны, выступая в палате общин 15 февраля 1940 года, английский премьер-министр Чемберлен подтвердил принятое ранее заявление: «Что бы ни делали другие, наше правительство никогда не будет подло нападать на женщин и других гражданских лиц лишь для того, чтобы терроризировать их».

В итоге гуманная концепция руководства Великобритании просуществовала лишь до 10 мая 1940-го - дня прихода на пост премьер-министра Черчилля. На следующий же день по его отмашке английские летчики стали бомбить Фрейбург. Помощник министра авиации Спейт прокомментировал это событие так: «Мы (англичане) начали бомбардировки объектов в Германии раньше, чем немцы стали бомбить объекты на Британских островах. Это исторический факт, который был признан публично... Но так как мы сомневались в психологическом влиянии, которое могло оказать пропагандистское искажение правды о том, что именно мы начали стратегическое наступление, то у нас не хватило духа предать гласности наше великое решение, принятое в мае 1940 года. Нам следовало огласить его, но мы, конечно, допустили ошибку. Это - великолепное решение». По мнению известного английского историка и военного теоретика Фуллера, тогда «именно от рук Черчилля сработал взрыватель, который вызвал взрыв - войну на опустошение и террор».

Только после восьми английских налетов на немецкие города люфтваффе в сентябре 1940 года бомбили Лондон, а 14 ноября - Ковентри. По мнению автора книги «Воздушная война в Германии» генерал-майора Румпфа, именно этот налет на центр английской авиамоторной промышленности принято считать началом тотальной воздушной войны. Тогда помимо завода была разрушена до основания половина городских построек, погибло несколько сот мирных жителей. Официальная немецкая пропаганда назвала этот налет «гигантской воздушной бомбардировкой», чем изрядно помогла официальной английской пропаганде, обвинившей люфтваффе в «варварстве». После этого немецкие бомбардировки несколько приостановились, а англичане до начала 1942 года занимались так называемыми «точными» бомбардировками, производившимися в основном по ночам. Воздействие этих налетов на экономику Германии было крайне незначительным - производство вооружения не только не снижалось, но и неуклонно возрастало.

Английская бомбардировочная авиация переживала явный кризис. В августе 1941 года секретарь кабинета министров Батт представил доклад, в котором доказывалась абсолютная неэффективность налетов бомбардировщиков в том году. В ноябре Черчилль даже был вынужден приказать командующему бомбардировочной авиацией Перси максимально ограничить число налетов, пока не будет выработана концепция применения тяжелых бомбардировщиков.

Все изменилось 21 февраля 1942 года, когда новым командующим бомбардировочной авиацией Королевских ВВС стал маршал авиации Харрис. Любитель образных выражений, он сразу же пообещал «выбомбить» Германию из войны. Харрис предложил отказаться от практики уничтожения конкретных целей и выполнять бомбометание по городским площадям. По его мнению, разрушение городов должно было, несомненно, подорвать дух гражданского населения, и прежде всего рабочих промышленных предприятий.

Таким образом, в использовании бомбардировщиков произошел полный переворот. Теперь они превратились в самостоятельный инструмент войны, не нуждающийся во взаимодействии с кем-либо. Харрис со всей своей неукротимой энергией начал превращать бомбардировочную авиацию в огромную машину разрушения. Он в кратчайшие сроки установил железную дисциплину и потребовал беспрекословного и быстрого выполнения всех его приказов. «Закручивание гаек» мало кому пришлось по вкусу, но это Харриса беспокоило меньше всего - он чувствовал мощную поддержку Черчилля. Новый командующий в категорической форме потребовал от правительства предоставить ему 4 тыс. тяжелых четырехмоторных бомбардировщиков и 1 тыс. скоростных истребителей-бомбардировщиков типа «Москито». Это дало бы ему возможность еженощно держать над Германией до 1 тыс. самолетов. С их выполнением английская промышленность просто не могла справиться в обозримом будущем, хотя бы из-за нехватки сырья.

Так что в первый «рейд тысячи бомбардировщиков», состоявшийся в ночь с 30 на 31 мая 1942 года, Харрис отправил все, что у него было. В общей сложности разнотипная армада насчитывала 1 047 машин. По окончании рейда на базы не вернулся 41 самолет. Такой уровень потерь насторожил тогда многих, но только не Харриса. Впоследствии среди британских ВВС потери бомбардировочной авиации были всегда наибольшими.

Первые «тысячные рейды» не привели к заметным практическим результатам, да этого и не требовалось. Налеты по мысли маршала Харриса должны были стать теоретической основой бомбометания и подкрепить ее летной практикой. В таких «практических» занятиях прошел весь 1942 год. Помимо немецких городов англичане несколько раз бомбили промышленные объекты Рура, цели в Италии - Милан, Турин и Специю, а также базы немецких подводных лодок во Франции.

Черчилль оценил этот период времени так: «Хотя мы постепенно и добились столь необходимой нам точности попадания в ночных условиях, военная промышленность Германии и моральная сила сопротивления ее гражданского населения бомбардировками 1942 года сломлены не были».

Что же касается общественно-политического резонанса в Англии относительно первых бомбардировок, то, например, Солсбери и епископ Чичестерский Белл неоднократно выступали с осуждением подобной стратегии. Они выражали свое мнение, акцентируя внимание военного руководства и общества в целом на том, что стратегические бомбардировки городов не могут быть оправданы с моральной точки зрения или по законам войны. Но подобные вылеты тем не менее продолжались.

В этом же году в Англию прибыли первые соединения американских тяжелых бомбардировщиков «Боинг Б-17», «Летающая крепость». На тот момент это были лучшие стратегические бомбардировщики в мире как по скорости и высотности, так и по вооружению. В отличие от английского американское командование делало ставку на прицельное бомбометание при дневном свете. Предполагалось, что мощный заградительный огонь сотен «Б-17», летящих в сомкнутом строю, не сможет прорвать никто. Действительность оказалась иной. Уже в первых «тренировочных» налетах на Францию эскадрильи «Крепостей» понесли чувствительные потери. Стало ясно, что без сильного прикрытия истребителей результата не добиться. Но союзники еще не могли выпускать истребители дальнего действия в достаточном количестве, так что экипажам бомбардировщиков приходилось рассчитывать в основном на себя. Таким образом, авиация действовала до января 1943 года, когда состоялась конференция союзников в Касабланке, где были определены основные моменты стратегического взаимодействия: «Необходимо настолько расстроить и разрушить военную, хозяйственную и индустриальную мощь Германии и так ослабить моральный дух ее народа, чтобы он потерял всякую способность к военному сопротивлению».

2 июня, выступая в палате общин, Черчилль заявил: «Могу сообщить, что в этом году германские города, гавани и центры военной промышленности будут подвергаться такому огромному, непрерывному и жестокому испытанию, которое не переживала ни одна страна». Командующему английской бомбардировочной авиацией было дано указание: «Начать самые интенсивные бомбардировки промышленных объектов Германии». Впоследствии Харрис писал об этом так: «Практически я получил свободу бомбить любой немецкий город с населением 100 тыс. человек и более». Не откладывая дело в «долгий ящик», английский маршал спланировал совместную с американцами воздушную операцию против Гамбурга - второго по численности населения города Германии. Эту операцию назвали «Гоморра». Ее целью были полное разрушение города и обращение его в прах.

В конце июля - начале августа 1943 года на Гамбург было совершено 4 ночных и 3 дневных массированных налета. В общей сложности в них приняли участие около 3 тыс. тяжелых бомбардировщиков союзников. Во время первого налета 27 июля с часа ночи на плотно населенные районы города было сброшено 10 000 т взрывчатых веществ, главным образом зажигательных и фугасных бомб. Несколько дней в Гамбурге бушевал огненный шторм, а столб дыма достигал высоты 4 км. Дым горящего города ощущали даже летчики, он проникал в кабины самолетов. По воспоминаниям очевидцев, в городе кипели асфальт и хранящийся на складах сахар, в трамваях плавились стекла. Мирные жители сгорали заживо, обращаясь в пепел, либо задыхались от ядовитых газов в подвалах собственных домов, пытаясь укрыться от бомбежек. Или же - были погребены под руинами. В дневнике немца Фридриха Река, посланного в Дахау фашистами, приводятся рассказы о людях, бежавших из Гамбурга в одних пижамах, потерявших память или обезумевших от ужаса. Город был наполовину разрушен, погибло более 50 тыс. его жителей, свыше 200 тыс. были ранены, обожжены и искалечены.

По подсчетам Харриса, требовалось одновременное разрушение по крайней мере шести крупнейших немецких городов. А для этого не хватало сил. Оправдывая свои «небыстрые победы», он заявил: «Я не могу больше надеяться на то, что мы сможем нанести поражение с воздуха крупнейшей промышленной державе Европы, если для этого мне дается в распоряжение всего лишь 600-700 тяжелых бомбардировщиков».

Британская промышленность не могла так быстро, как желал Харрис, восполнять потери таких самолетов. Ведь в каждом налете англичане теряли в среднем 3,5% от общего числа участвовавших бомбардировщиков.

Знаменитый немецкий летчик-истребитель Филипп так описывал свои ощущения в бою: «Сражаться с двумя десятками русских истребителей или с английскими «Спитфайрами» было в радость. И никто не задумывался при этом над смыслом жизни. Но когда на тебя летят семьдесят огромных «Летающих крепостей», перед глазами встают все твои прежние грехи. И даже если ведущий пилот смог собраться с духом, то сколько надо было боли и нервов, чтобы заставить совладать с собой каждого летчика в эскадрилье, вплоть до самых новичков». В октябре 43-го во время одной из таких атак Филипп был сбит и погиб. Его участь разделили многие.

Тем временем американцы сосредоточили свои основные усилия на уничтожении важных промышленных объектов Третьего рейха. 17 августа 1943 года 363 тяжелых бомбардировщика попытались разрушить шарикоподшипниковые заводы в районе Швейнфурта. Но поскольку истребителей сопровождения не было, то потери во время операции были очень серьезными - 60 «Крепостей». Дальнейшие бомбардировки этого района были отложены на 4 месяца, в течение которых немцы смогли восстановить свои заводы. Подобные налеты окончательно убедили американское командование, что посылать бомбардировщики без прикрытия больше невозможно.

А через три месяца после неудач союзников - 18 ноября 1943 года - Харрис начал «битву за Берлин». По этому поводу он сказал: «Я хочу испепелить этот кошмарный город из конца в конец». Битва продолжалась вплоть до марта 1944-го. На столицу Третьего рейха было совершено 16 массированных налетов, в ходе которых было сброшено 50 тыс. тонн бомб. В руины превратилась почти половина города, погибли десятки тысяч берлинцев. «В продолжение пятидесяти, ста, а может быть, и больше лет разрушенные города Германии будут стоять как памятники варварства ее победителей», - писал генерал-майор Фуллер.

Один немецкий летчик-истребитель вспоминал: «Я однажды видел ночной налет с земли. Я стоял в толпе других людей на подземной станции метро, земля вздрагивала при каждом разрыве бомб, женщины и дети кричали, облака дыма и пыли проникали сквозь шахты. Любой, кто не испытывал страха и ужаса, должен был иметь сердце из камня».

Но все же целиком уничтожить город никак не удавалось, и у Харриса родилось предложение: «Мы можем полностью снести Берлин, если примут участие американские ВВС. Это будет нам стоить 400-500 самолетов. Немцы заплатят поражением в войне». Впрочем, американские коллеги оптимизма Харриса не разделили.

Тем временем в английском руководстве росло недовольство командующим бомбардировочной авиацией. Аппетиты Харриса увеличились настолько, что в марте 1944 года военный министр Григг, представляя парламенту проект бюджета армии, сказал: «Я беру на себя смелость сказать, что на изготовлении одних только тяжелых бомбардировщиков занято столько же рабочих, сколько на выполнении плана всей армии». В то время английское военное производство на 40-50% работало на одну авиацию, и удовлетворить всевозрастающие требования главного бомбардира означало обескровить сухопутные силы и флот. Из-за этого адмиралы и генералы, мягко говоря, не слишком хорошо относились к Харрису, но тот был по-прежнему одержим идеей «выбомбить» Германию из войны. А вот с этим как раз ничего не получалось. К тому же с точки зрения потерь весна 1944-го стала самым тяжелым периодом для английской бомбардировочной авиации: в среднем потери за вылет достигли 6%. 30 марта 1944 года в ходе рейда на Нюрнберг немецкие ночные истребители и зенитчики сбили 96 из 786 самолетов. Это была поистине «черная ночь» для Королевских ВВС.

Налеты англичан не могли сломить дух сопротивления населения, а налеты американцев - решающим образом снизить выпуск немецкой военной продукции. Всевозможные предприятия были рассредоточены, а стратегически важные заводы спрятаны под землю. В феврале 1944 года в течение нескольких дней воздушным налетам подверглась половина авиационных заводов Германии. Некоторые были разрушены до основания, но очень быстро производство восстановили, а заводское оборудование переместили в другие районы. Выпуск самолетов непрерывно возрастал и достиг своего максимума летом 1944-го.

В этой связи стоит заметить, что в послевоенном отчете американского Управления по изучению результатов стратегических бомбардировок есть удивительный факт: оказывается, в Германии был один-единственный завод по производству дибромэтана - для этиловой жидкости. Дело в том, что без этого компонента, необходимого при производстве авиационного бензина, не полетел бы ни один немецкий самолет. Но, как ни странно, этот завод ни разу не подвергся бомбардировкам, о нем просто никто не подумал. А ведь уничтожь его, германские авиазаводы можно было бы вообще не трогать. Они могли выпустить тысячи самолетов, которые можно было бы только катать по земле. Вот как по этому поводу написал Фуллер: «Если в наш технический век солдаты и летчики не мыслят технически, они приносят больше вреда, чем пользы».

В начале 1944 года основная проблема ВВС союзников была решена: бомбардировщиков защищали истребители в большом количестве. С этого времени потери истребительных эскадр ПВО рейха стали увеличиваться. Асов становилось все меньше, а заменить их было некем - уровень подготовки молодых пилотов по сравнению с началом войны был удручающе низким. Этот факт не мог не обнадеживать союзников. И тем не менее им становилось все сложнее доказывать целесообразность своих «стратегических» бомбардировок: в 1944 году валовой выпуск промышленной продукции в Германии неуклонно увеличивался. Нужен был новый подход. И его нашли: командующий стратегической авиацией США генерал Спаатс предложил сосредоточиться на уничтожении заводов синтетического горючего, а главный маршал английской авиации Теддер настаивал на разрушении германских железных дорог. Он доказывал, что бомбардировка транспорта - это самая реальная возможность быстро дезорганизовать противника.

В итоге было решено в первую очередь бомбить транспортную систему, а во вторую - заводы по производству горючего. С апреля 1944 года бомбардировки союзников действительно ненадолго стали стратегическими. И на их фоне трагедия в небольшом городке Эссене, расположенном в Восточной Фризии, прошла незамеченной. …

В последний день сентября 1944 года из-за плохой погоды американские самолеты не смогли добраться до одного военного завода. На обратном пути сквозь разрыв в облаках летчики увидели маленький город и, чтобы не возвращаться домой с полной нагрузкой, решили освободиться от нее. Бомбы попали точно в школу, похоронив под руинами 120 детей. Это была половина детей в городе. Маленький эпизод большой воздушной войны…

К концу 1944 года железнодорожный транспорт Германии был практически парализован. Производство синтетического горючего упало с 316 тыс. тонн в мае 1944-го до 17 тыс. тонн в сентябре. В результате топлива не хватало ни авиации, ни танковым дивизиям. Отчаянное немецкое контрнаступление в Арденнах в декабре того же года захлебнулось во многом из-за того, что им не удалось захватить топливные запасы союзников. Немецкие танки просто встали.

Осенью 1944 года союзники столкнулись с неожиданной проблемой: тяжелых бомбардировщиков и истребителей прикрытия стало так много, что для них не хватало промышленных целей: не сидеть же без дела. И к полному удовлетворению Харриса не только англичане, но и американцы стали последовательно уничтожать немецкие города. Сильнейшим налетам были подвергнуты Берлин, Штутгарт, Дармштадт, Фрайбург, Хайльбронн. Апогеем акций массового убийства стало уничтожение Дрездена в середине февраля 1945 года. В это время город был буквально наводнен десятками тысяч беженцев из восточных районов Германии. Бойню начали 800 английских бомбардировщиков в ночь с 13 на 14 февраля. На центр города было обрушено 650 тыс. зажигательных и фугасных бомб. Днем Дрезден бомбили 1 350 американских бомбардировщиков, на следующий день - 1 100. Центр города был буквально стерт с лица земли. Всего было разрушено 27 тыс. жилых и 7 тыс. общественных зданий.

Сколько погибло горожан и беженцев, неизвестно до сих пор. Сразу после войны американский госдепартамент сообщил о 250 тыс. погибших. Дрезден и Гамбург можно поставить в один ряд с Хиросимой и Нагасаки: «Когда огонь из горящих зданий прорвался сквозь крыши, над ними поднялся столб раскаленного воздуха высотой около шести километров и диаметром километра три… Вскорости воздух накалился до предела, и все, что могло воспламениться, было охвачено огнем. Все сгорало дотла, то есть и следов от горючих материалов не оставалось, только через два дня температура пожарища снизилась настолько, что можно было хотя бы приблизиться к сгоревшему району», - свидетельствует очевидец.

После Дрездена англичане успели разбомбить Вюрцбург, Байройт, Зоэст, Ульм и Ротенбург - города, сохранившиеся со времен позднего Средневековья. Только в одном городке Пфорцхайме с населением 60 тыс. человек в течение одного воздушного налета 22 февраля 1945 года погибла треть его жителей. Клейн Фестунг вспоминал, что, будучи заключенным в концлагерь Терезиенштадт, видел отсветы пфорцхаймского пожара из окна своей камеры - в 70 километрах от него. Хаос поселился на улицах разрушенных немецких городов. Немцы, любящие порядок и чистоту, жили, подобно пещерным жителям, прячась в руинах. Вокруг сновали отвратительные крысы и кружили жирные мухи.

В начале марта Черчилль настоятельно порекомендовал Харрису закончить «площадные» бомбардировки. Он сказал буквально следующее: «Мне кажется, что нам нужно прекратить бомбежки германских городов. В противном случае, мы возьмем под контроль абсолютно разрушенную страну». Маршал был вынужден подчиниться.

Помимо свидетельств очевидцев катастрофичность последствий подобных налетов подтверждает множество документов, в том числе и заключение особой комиссии держав-победительниц, которая сразу же после капитуляции Германии исследовала результаты бомбардировок на месте. С промышленными и военными объектами все было понятно - другого итога никто и не ожидал. А вот судьба немецких городов и деревень повергла членов комиссии в шок. Тогда, практически сразу по окончании войны, результаты «площадных» бомбардировок не удалось скрыть и от «широкой общественности». В Англии поднялась настоящая волна возмущения против недавних «героев-бомбардиров», митингующие неоднократно требовали предать их суду. В США ко всему отнеслись достаточно спокойно. Как же беспощадно это время… Буквально по прошествии нескольких месяцев после войны ее жертвы оказались никому не нужными. Во всяком случае, первые лица держав, победивших фашизм, были так озабочены дележом победного знамени, что, например, Черчилль поспешил официально откреститься от ответственности за тот же Дрезден, за десятки других стертых с лица земли немецких городов. Как будто ничего и не было и не он лично принимал решения о бомбардировках. Как будто при выборе очередного города-жертвы в конце войны англо-американское командование не руководствовалось критериями «отсутствия военных объектов» - «отсутствия средств ПВО». Генералы союзных армий берегли своих летчиков и самолеты: зачем же посылать их туда, где есть кольцо противовоздушной обороны.

Что же касается героя войны, а позже опального маршала Харриса, то он сразу же после военной баталии принялся за написание книги «Стратегические бомбардировки». Она вышла уже в 1947 году и разошлась довольно большим тиражом. Многим было интересно, как же будет оправдываться «главный бомбардир». Автор делать этого не стал. Напротив, он ясно дал понять, что не позволит свалить на себя всю ответственность. Он ни в чем не раскаивался и ни о чем не жалел. Вот как он понимал свою главную задачу на посту командующего бомбардировочной авиацией: «Основные объекты военной промышленности следовало искать там, где они бывают в любой стране мира, то есть в самих городах. Следует особенно подчеркнуть, что кроме как в Эссене мы никогда не делали объектом налета какой-нибудь определенный завод. Разрушенное предприятие в городе мы всегда рассматривали как дополнительную удачу. Главной нашей целью всегда оставался центр города. Все старые немецкие города наиболее густо застроены к центру, а окраины их всегда более или менее свободны от построек. Поэтому центральная часть городов особенно чувствительна к зажигательным бомбам».

Генерал ВВС США Андерсон так объяснял концепцию тотальных налетов: «Воспоминания о разрушении Германии будут передаваться от отца к сыну, от сына к внуку. Это лучшая гарантия того, что Германия больше никогда не будет развязывать новых войн». Подобных заявлений было много, и все они представляются еще более циничными после знакомства с официальным американским Отчетом о стратегических бомбардировках от 30 сентября 1945 года. В этом документе на основе проведенных в то время исследований говорится о том, что граждане немецких городов потеряли свою веру в будущую победу, в своих вождей, в обещания и пропаганду, которой они подвергались. Больше всего им хотелось, чтобы война закончилась.

Таким образом, массированные бомбардировки Германии в целом не являлись стратегическими. Они были таковыми лишь несколько раз. Военная индустрия Третьего рейха была парализована лишь в конце 1944-го, когда американцами были разбомблены 12 заводов, производивших синтетическое горючее, и выведена из строя дорожная сеть. К этому моменту почти все крупные немецкие города были бесцельно уничтожены. По мнению Румпфа, они принимали на себя основную тяжесть воздушных налетов и тем самым защищали до самого конца войны промышленные предприятия. «Стратегические бомбардировки были направлены главным образом на уничтожение женщин, детей и стариков», - подчеркивает генерал-майор. Что же касается решения Черчилля о моральном терроре немецкого населения, то оно было поистине роковым: такие налеты не только не способствовали победе, но и отодвигали ее.

Впрочем, еще долгое время после войны ее многие известные участники продолжали оправдывать свои действия. Так, уже в 1964 году генерал-лейтенант ВВС США в отставке Икер высказался следующим образом: «Затрудняюсь понять англичан или американцев, рыдающих над убитыми из гражданского населения и не проливших ни слезинки над нашими доблестными воинами, погибшими в боях с жестоким врагом. Я глубоко сожалею, что бомбардировочная авиация Великобритании и США при налете убила 135 тыс. жителей Дрездена, но я не забываю, кто начал войну, и еще больше сожалею, что более 5 миллионов жизней было отдано англо-американскими вооруженными силами в упорной борьбе за полное уничтожение фашизма».

Английский маршал авиации Сондби был не столь категоричен: «Никто не станет отрицать, что бомбардировка Дрездена была большой трагедией. Это было страшное несчастье, какие иногда случаются в военное время, вызванное жестоким стечением обстоятельств. Санкционировавшие этот налет действовали не по злобе, не из жестокости, хотя вполне вероятно, что они были слишком далеки от суровой реальности военных действий, чтобы полностью уяснить себе чудовищную разрушительную силу воздушных бомбардировок весны 1945 года». Неужели английский маршал авиации был настолько наивен, чтобы таким образом оправдывать тотальное уничтожение немецких городов. Ведь именно «города, а не груды развалин являются основой цивилизации», - писал английский историк Фуллер после войны. Лучше о бомбардировках, пожалуй, и не скажешь.