

Джон Уэр

Сэр Артур Харрис: исполнявший свой долг солдат или военный преступник?

Оригинал: John Wear. Sir Arthur Harris: Dutiful Soldier – or War Criminal?

Источник: <https://www.inconvenienthistory.com/13/4/8045>

Перевод с английского, 2021 г. На русском языке публикуется впервые!

Маршал Королевских ВВС сэр Артур Трэверс Харрис (1892-1984) возглавлял британское Бомбардировочное командование на протяжении большей части Второй мировой войны. Он широко известен как одна из самых противоречивых фигур войны. Его друзья звали его «Берт» или «Бад», Уинстон Черчилль называл его «Главным бомбардировщиком», а широкая публика – просто «Бомбардировщиком» или «Бомбером». Экипажи его самолетов звали его «Бутч», а те, кто был против того, за что он выступал и что олицетворял, называли его «Мясником», и одни только эти прозвища уже указывают на широкий спектр чувств, которые существовали по отношению к Харрису во время войны и после нее. [1]

В этой статье обсуждается карьера, которая позволила Харрису стать главнокомандующим Бомбардировочного командования, а также моральный аспект ковровых бомбардировок, которые практиковал Харрис во время Второй мировой войны.



Ранние годы

Артур Харрис родился в Челтнеме, Англия, 13 апреля 1892 года, когда его родители были в отпуске, приехав в Англию из Индии. Среди его предков было много военных, его дед и большинство его многочисленных дядей дослужились до полковника. Амбициям его отца стать армейским офицером помешала сильная глухота с ранней юности. Вместо этого отец Харриса изучал гражданское строительство и архитектуру и добился заметных успехов в проектировании и строительстве зданий в Индии в качестве государственного служащего в Департаменте общественных работ. [2]

Харрис жил со своими родителями в Индии до пяти лет. Когда Харрису стало необходимо начать свое образование в Англии, он фактически остался без родителей и без крова в Англии, чтобы получить образование в соответствии с официальным статусом его семьи. Харрис был брошен на попечение так называемых «детских ферм», которые обслуживали и кормили маленьких детей официальных классов, чиновников и военных, служивших Британской империи за границей. Харрис не жил со своими родителями до тех пор, пока они не вернулись в Англию после выхода его отца на пенсию в 1909 году. [3]

Незадолго до своего восемнадцатилетия Харрис отплыл в Бейру в Африке, чтобы начать новую самостоятельную жизнь. Харрис работал на различных работах в Родезии, включая строительные работы, ручной труд на сельскохозяйственных и животноводческих фермах, транспортный бизнес и охотничьи экспедиции для поставки мяса шахтерам на небольших горнодобывающих концессиях. В августе 1914 года он поступил на службу в Первый Родезийский полк, 500 европейских добровольцев которого патриотически сражались с немцами в Юго-Западной Африке. [4]

По возвращении в Англию в 1915 году Харрис поступил на службу в Королевский летный корпус (RFC) и прошел обучение на летчика. 29 января 1916 года второй лейтенант Харрис завершил свое обучение в качестве полноценного пилота RFC. К концу Первой мировой войны ему было присвоено звание майора. Харрис намеревался вернуться в Африку после войны, но, к его удивлению, он получил постоянное воинское звание во вновь созданных Королевских ВВС Великобритании (RAF). Харрис решил остаться на службе в RAF, и его звание было изменено с майора на «командир эскадрильи» (squadron leader) – эквивалент звания майора в британской авиации. [5]

Межвоенные годы

Вскоре Харрис разочаровался в военной службе и решил вернуться к сельскому хозяйству в Родезии. Он подал в отставку в начале мая 1922 года. Однако вице-маршал авиации Королевских ВВС Джон Салмонд, который знал Харриса во время войны, не хотел, чтобы ВВС потеряли перспективного молодого офицера. Салмонд убедил Харриса отозвать его прошение об отставке и поручил Харрису командовать 45-й эскадрильей в Месопотамии. Харрис, который оставался в Месопотамии до конца 1924 года, первым придумал там принцип дальних ночных бомбардировок, используя под своим командованием методы определения пути и целеуказания. [6]

После завершения трехмесячного курса обучения в Англии Харрис был выбран 25 мая 1925 года командиром новой эскадрильи тяжелых бомбардировщиков № 58 ВВС Великобритании. По настоянию Харриса с самого начала большое внимание уделялось ночным полетам. Харрис был убежден на своем военном опыте, что у больших и медленных тяжелых бомбардировщиков будет мало шансов против дневных истребителей, и поэтому они должны иметь возможность действовать ночью. Он продолжал экспериментировать с процедурами и оборудованием для полетов в ночное время, постоянно стремясь улучшить удобство эксплуатации и характеристики своих самолетов. [7]

Харрис расширил свое военное образование, пройдя двухгодичный курс армейского Штабного колледжа в Камберли, Англия. После завершения этого курса Харрис переехал в Каир, Египет, в конце 1929 года, чтобы занять пост заместителя старшего офицера штаба авиации. Он вернулся в Англию в 1932 году, где прошел почти шестимесячный курс пилотирования и аэронавигации летающих лодок типа «Supermarine Southampton». Харрис применил свои новые навыки в Пембрук-Доке, Уэльс, приняв на себя командование авиабазой и постоянно размещенной на авиабазе эскадрильей № 210. [8]

11 августа 1933 года Харрису было приказано явиться на службу в Министерство авиации, где он в звании капитана группы (полковник авиации) работал в Управлении операций и разведки. Пять месяцев спустя Харрис стал заместителем директора по планированию, и этот пост он занимал до мая 1937 года. Харрис в этой роли внес большой вклад в развитие как британских ВВС, так и национальной оборонной политики в период быстро растущих опасений по поводу будущей войны с Германией. Твердо отражая убеждения Харриса, долгосрочная стратегическая роль, отведенная недавно сформированному Бомбардировочному командованию, заключалась в том, чтобы «атаковать цели, разрушение которых уменьшит военный потенциал Германии». [9]

Затем Харриса повысили до коммодора, ответственного за пять передовых авиабаз в составе бомбардировочной авиации. В этой роли Харрис усердно работал над приобретением современных самолетов и подготовкой летных

экипажей к войне. Харрис и другие оказывали давление на высшее руководство с целью создания и производства больших стратегических бомбардировщиков, которые могли бы бомбить немецкие цели из Англии. После закупочной миссии в США Харрис был направлен в Палестину, где командовал контингентом ВВС Великобритании в этом районе. В июле 1939 года его повысили до вице-маршала авиации. [10]

Вторая Мировая Война

14 сентября 1939 года Харрис принял командование бомбардировочной группой № 5, которая состояла из шести оперативных эскадрилий и двух резервных, оснащенных бомбардировщиками «Handley Page Hampden». Бомбардировочное командование на этом этапе войны было плохо вооружено и подготовлено для проведения согласованной бомбардировочной кампании. Мало того, что самолеты Бомбардировочного командования не соответствовали требованиям, но и члены летных экипажей не прошли надлежащей подготовки для выполнения задач, которые они должны были выполнять. [11]

Харрис усердно работал над улучшением возможностей Бомбардировочного командования. В июне 1941 года он отправился в Вашингтон, округ Колумбия, чтобы возглавить там делегацию Королевских ВВС. Поскольку Америка оставалась технически нейтральной, британцам приходилось действовать по возможности незаметно, но им все же удалось получить 20 «Летающих крепостей» Boeing B-17C (Flying Fortress) для улучшения флота Бомбардировочного командования. Кроме того, были изобретены новые технические средства для увеличения возможностей Бомбардировочного командования. 23 февраля 1942 года Артур Харрис стал главнокомандующим Бомбардировочного командования, так как у него хватило напористости и решимости добиться успеха Бомбардировочного командования. За время своего пребывания на посту главы Бомбардировочного командования он ни разу не уходил в отпуск. [12]

В течение последующих трех лет войны очень редко была хоть одна ночь, когда Бомбардировочное командование не участвовало в какой-либо операции. Следовательно, каждый день на утренних совещаниях Харриса нужно было составлять планы и обдумывать их. Харрис изучал прогнозы погоды, обсуждал с представителями разведки информацию об обороне противника и выслушивал возражения командиров групп против предложенных бомбардировок. Механика командования и управления была настолько эффективной, что бомбардировщики обычно взлетали менее чем через 10 часов после того, как Харрис принял свое решение. [13]

28 марта 1942 года план ковровых бомбардировок Фредерика Линдемманна, одобренный британским военным кабинетом, начал осуществляться Харрисом

против Германии. Харрис продолжал выполнять план Линдемманна с неослабевающей свирепостью до конца войны. Британские бомбардировки в этот период часто были террористическими бомбежками, направленными на то, чтобы подорвать моральный дух немецкого гражданского населения и тем самым склонить немцев к капитуляции. Бомбежки концентрировались на домах рабочего класса, построенных близко друг к другу, потому что ожидалось большие жертвы по сравнению с бомбардировками домов людей более высоких классов, так как их дома были окружены большими дворами и садами. [14]

Харрис провел массированный авианалет на Кёльн, Германия, в ночь с 30 на 31 мая 1942 года, когда 1050 британских бомбардировщиков взлетели с 55 аэродромов. Этот налет имел впечатляющий успех, и Ежеквартальный обзор Бомбардировочного командования (Bomber Command Quarterly Review) назвал его «величайшей из когда-либо запланированных воздушных операций и, несомненно, добившейся величайшего единственного успеха в воздушной войне». В ночь с 24 на 25 июля 1943 года британские бомбардировщики с помощью Восьмой воздушной армии США начали кампанию по разрушению Гамбурга. Эти атаки разрушили большую часть Гамбурга и вызвали один из крупнейших огненных смерчей войны. [15]

Кульминация наступления Бомбардировочного командования на Германию пришлось на ночь с 13 на 14 февраля 1945 года, когда массированным бомбардировкам подвергся Дрезден. Население Дрездена увеличилось из-за орды напуганных немецких женщин и детей, бегущих от наступающей Красной армии. Никто никогда не узнает точно, сколько людей погибло во время бомбардировок Дрездена, но оценки в 250 000 погибших мирных жителей кажутся разумными. Бомбардировки Дрездена не имели большого военного значения; они были задуманы в первую очередь для того, чтобы запугать мирных жителей Германии и сломить их волю к продолжению войны. [16]

Результаты британских бомбардировок

Бомбардировки британских ВВС сыграли важную роль в поражении Германии во Второй мировой войне. Немецкий министр вооружения и военной промышленности Альберт Шпеер писал после войны: [17] «Реальное значение воздушной войны состояло в том, что она открыла второй фронт задолго до вторжения в Европу. Этим фронтом было небо над Германией. Непредсказуемость атак сделала фронт огромным; каждый квадратный метр подконтрольной нам территории был своего рода линией фронта. Защита от воздушных налетов требовала производства тысяч зенитных орудий, накопления огромных количеств боеприпасов по всей стране и поддержания в готовности сотен тысяч солдат, которые, кроме того, должны были оставаться на позициях у своих орудий, часто полностью бездействуя, по несколько месяцев. Насколько я

могу судить по отчетам, которые я прочитал, никто еще не увидел, что это была величайшая проигранная битва с немецкой стороны».

Бомбардировочное командование Королевских ВВС под руководством Харриса препятствовало работе большей части промышленности Германии, оказало материальную помощь русским на Восточном фронте и заставило Германию перейти к обороне в воздухе и на земле. Как сказал Адольф Гитлер адмиралу Карлу Дёницу, когда Дёниц запросил 200 000 дополнительных военнослужащих для военно-морских сил в 1944 году: [18] «У меня нет людей. Необходимо увеличить противовоздушные и ночные силы для защиты немецких городов».

Альберт Шпеер оценил после войны, что британские воздушные налеты в 1943 году стоили Германии потери 10% ее производства вооружений. Важно отметить, что Великобритания со своим Бомбардировочным командованием в 1943 году осуществляла большую часть бомбардировок Германии. С добавлением Восьмой воздушной армии США, по оценке Шпеера, Германия в 1944 году потеряла 20% производства своих вооружений из-за союзнических бомбардировок. [19]

Влияние бомбардировок на успех военных операций в Европе, возможно, лучше всего выразил британский фельдмаршал Бернанд Монтгомери после войны: [20]

Мне было очень приятно, когда я вошел в эту комнату, увидеть моего старого друга сэра Артура Харриса, более известного как Бомбардировщик Харрис, который владел могучим оружием авиации с такой благой целью, что работа нас, солдат на земле, была сравнительно простой. И я бы сказал, что мало кто сделал так много, чтобы выиграть войну, как Бомбардировщик Харрис.

Монтгомери добавил: «Я сомневаюсь, что это вообще понимается».

Однако усилия Бомбардировочного командования не обошлись без потерь. С 3 сентября 1939 года по май 1945 года во время операций Бомбардировочного командования погибли в общей сложности 47 268 членов экипажей самолетов. Еще 8090 человек были убиты при выполнении нерабочих обязанностей, а 530 военнослужащих наземного персонала были убиты во время активной службы – общее количество погибших военнослужащих Бомбардировочного командования составляет 55 888. Кроме того, 9 162 человека из состава Бомбардировочного командования были ранены в бою или за время службы в действующей армии. [21] Ни одно другое подразделение британских вооруженных сил во время войны не понесло таких больших потерь убитыми и ранеными. [22]

Моральный аспект британских бомбардировок

Вопреки широко распространенному мнению, Артур Харрис не был автором концепции ковровых бомбардировок немецких городов. Харрис правильно писал после войны: [23]

Существует широко распространенное впечатление, которое часто попадало в печать, что я не только изобрел политику ковровых бомбардировок, но и настаивал на их проведении, несмотря на естественное нежелание убивать женщин и детей, которое испытывали все остальные. На самом деле все обстоит иначе. Такие политические решения в любом случае принимаются не командующими на местах, а министерствами, комитетом начальников штабов и военным кабинетом. ... Решение атаковать крупные промышленные районы вместо ключевых заводов было принято до того, как я стал главнокомандующим.

Однако Харрис осуществлял ковровые бомбардировки с целеустремленным рвением, из-за чего его имя было неразрывно связано с ними. [24] С того момента, как он возглавил Бомбардировочное командование, главной целью Харриса было уничтожить Германию путем беспощадных бомбардировок, пока Германия не будет вынуждена капитулировать. Харрис считал, что, если военно-воздушная мощь будет использована в полную силу, Германия может быть уничтожена без того, чтобы союзным армиям пришлось проводить сухопутную кампанию в Западной Европе. [25]

Ковровые бомбардировки были важной частью стратегии Харриса. Фактически, по оценкам Группы изучения результатов бомбометания стратегической авиации США, 60% оперативных усилий Бомбардировочного командования во время войны было направлено на бомбометание по площадям. [26]

Харрис писал о бомбардировках, которые он провел в Рурской области: [27]

Но следует подчеркнуть, что ни в одном случае, за исключением Эссена, мы не нацеливались конкретно на какую-либо фабрику во время битвы за Рур; разрушение заводов, которое, тем не менее, было огромным, можно было бы рассматривать как бонус. Точки прицеливания обычно находились прямо в [гражданском] центре города...

Харрис не выражал сожаления по поводу ковровых бомбардировок и после войны. Он писал: [28]

Несмотря на все то, что произошло в Гамбурге, бомбардировки оказались сравнительно гуманным методом. Во-первых, они спасли цвет молодежи нашей страны и наших союзников от того, чтобы военные не перебили его на полях сражений, как это было во Фландрии во время войны 1914-1918 годов.

Но часто подчеркивается, что бомбардировки особенно безнравственны, потому что они приводят к жертвам среди гражданского населения. Это правда, но ведь все войны приводили к жертвам среди мирного населения. Например, после последней войны британское правительство выпустило Белую книгу, в которой было подсчитано, что наша блокада Германии привела к гибели почти 800 000 человек – естественно, в основном это были женщины, дети и старики, потому что противник должен был любой ценой кормить своих воинов достаточно хорошо, так что большая часть еды доставалась им.

Харрис и другие британские лидеры рассматривали свои ковровые бомбардировки как возмездие за аналогичные немецкие бомбардировки Варшавы, Роттердама, Ковентри, Лондона и «рейды по Бедекеру» (налёты немецкой авиации в 1940-1942 годах на культурно-исторические центры Великобритании, упоминаемые в путеводителе Бедекера). [29] Это был главный аргумент, который использовался в начале Второй мировой войны для оправдания ковровых бомбардировок. Однако, как писал британский писатель Майкл Гловер: [30]

Количество погибших гражданских лиц в результате воздушных налетов в Великобритании за всю войну составило 60 000 человек; в Германии – 800 000. Вряд ли можно сомневаться в том, что если рассматривать это как возмездие, то дисбаланс был ошеломляющим.

Харрис не сожалел о массовом убийстве ни в чем не повинных мирных жителей в Дрездене. Оправдывая бомбежки Дрездена, Харрис говорил: [31]

На самом деле Дрезден представлял собой скопление военных заводов, функционирующий административный центр и ключевой транспортный центр. Сейчас там ничего этого нет.

Харрис также писал о Дрездене: [32]

Я знаю, что разрушение такого большого и великолепного города на этой поздней стадии войны воспринималось как ненужное даже очень многими людьми, которые признают, что наши предыдущие атаки были так же полностью оправданы, как и любая другая военная операция. Здесь я только скажу, что налет на Дрезден в то время считался военной необходимостью гораздо более важными людьми, чем я.

Однако по мнению британского журналиста и военного историка Александра Макки Дрезден был разбомблен скорее по политическим, чем военным причинам. Макки писал:

Стандартная уловка, как британская, так и американская, состоит в том, чтобы упомянуть, что в Дрездене находились цели X, Y и Z, и позволить наивному читателю предположить, что именно эти цели были атакованы, тогда как на

самом деле в плане бомбардировок они полностью отсутствовали и, таким образом, за исключением из-за одного или двух случайных попаданий, они не пострадали.

Было огромное количество смертей и страданий, но это не повлияло на ход войны. [33]

Макки писал, что железнодорожный мост через Эльбу был единственным ключевым пунктом, который, если его разрушить, остановил бы железнодорожное движение на несколько месяцев. Однако этот мост не был целью Королевских ВВС. Железнодорожные сортировочные станции и шоссейный мост на западной окраине Дрездена также были важными военными целями, но они ни разу не подверглись нападению с воздуха. В дрезденском районе Нойштадт также находились казармы Войск СС с примерно 4000 немецкими солдатами, но эта очевидная военная цель никогда не подвергалась бомбардировке. [34]

Макки пришел к такому выводу: [35]

Командиры бомбардировщиков на самом деле не интересовались какими-либо чисто военными или экономическими целями, что тоже было хорошо, поскольку они очень мало знали о Дрездене; у RAF не было даже подходящих карт города. Они искали большую застроенную территорию, которую они могли бы поджечь, и которой Дрезден обладал в полной мере. Любой обычный туристический путеводитель делает это очевидным; в действительности эта уязвимость была заложена в самой истории города.

Послевоенная эпоха

Харрис был удостоен множества наград, и после войны его хвалили многие британские лидеры. Уинстон Черчилль, например, 15 мая 1945 года написал Харрису письмо с такими словами: [36]

Теперь, когда нацистская Германия побеждена, я хочу от имени правительства Его Величества выразить вам глубокое чувство благодарности, которое испытывают все нации за ту славную роль, которую сыграло Бомбардировочное командование в достижении победы. Более двух лет Бомбардировочное командование в одиночку приносило войну в самое сердце Германии, неся надежду народам оккупированной Европы, а врагу – предвкушение могущественной силы, которая поднялась против него. ... Все ваши операции планировались с большой тщательностью и умением; они осуществлялись вопреки отчаянному сопротивлению и ужасающим опасностям. Они внесли решающий вклад в поражение Германии. Проведение этих операций продемонстрировало пылкий, отважный дух, который воодушевлял ваши летные экипажи, и высокое чувство долга военнослужащих всех званий, находящихся под вашим командованием. Я верю, что это грандиозное достижение Бомбардировочного

командования надолго останется в памяти как пример благородного исполнения долга.

После того, как Харрис покинул Бомбардировочное командование в сентябре 1946 года, он написал свою книгу «Бомбардировочное наступление» (Bomber Offensive), чтобы рассказать историю достижений Бомбардировочного командования во время войны и отдать дань уважения храбрости и решимости экипажей, сражавшихся под его командованием. В 1948 году Харрис переехал в Южную Африку, где до 1953 года руководил Южноафриканской морской корпорацией (Safmarine).

В 1953 году Харрис вернулся в Англию и прожил оставшиеся годы в коттедже Ферри-Хаус в поселке Горинг-он-Темз. Он умер 5 апреля 1984 года, за восемь дней до своего 92-го дня рождения. [37]

Споры вокруг Харриса и ковровых бомбардировок продолжаются и по сей день. Британские историки, такие как А. Дж. П. Тейлор, Джеффри Бест, Майкл Гловер и даже Роберт Саундби, заместитель Харриса на протяжении всей кампании, либо осудили бомбометания по площадям, либо выразили сомнения в их моральности. [38]

Конечно, автор этой статьи считает, что бомбардировки Дрездена, Пфорцхайма, Вюрцбурга и других немецких городов в конце войны были излишними и неуместными.

Однако я не думаю, что Харриса следует осуждать как военного преступника. Британские ковровые бомбардировки были поддержаны Черчиллем и другими британскими лидерами, и Харрис выполнял свою работу как солдат. Многие аргументы в пользу ковровых бомбардировок также казались очень убедительными в контексте смертоносной борьбы в то время. [39]

Харрис заслуживает похвалы за его упорный труд и преданность своему делу во время войны. Нет никаких сомнений в том, что ни один другой командир не смог бы добиться столь многого от своих солдат вопреки такому ужасному превосходству противника в течение трех долгих лет. [40]

Примечания

Впервые эта статья была опубликована в журнале *The Barnes Review* в номере за июль/август 2021 года.

[1] Messenger, Charles, *'Bomber' Harris and the Strategic Bombing Offensive, 1939-1945*, London: Arms and Armour Press, 1984, стр. 7-8.

[2] Seward, Dudley, *Bomber Harris*, Garden City, N.Y.: Doubleday & Company, Inc., 1985, стр. 3.

- [3] Там же, стр. 3-5.
- [4] Там же, стр. 6-11.
- [5] Там же, стр. 12-20.
- [6] Там же, стр. 26-27, 31.
- [7] Probert, Henry, *Bomber Harris: His Life and Times*, Mechanicsburg, Pa.: Stackpole Books, 2001, стр. 55-57.
- [8] Там же, стр. 61-64.
- [9] Там же, стр. 64, 68, 77.
- [10] Там же, стр. 78-84.
- [11] Messenger, Charles, *'Bomber' Harris and the Strategic Bombing Offensive, 1939-1945*, London: Arms and Armour Press, 1984, стр. 27-29.
- [12] Там же, стр. 47-48, 52-53, 55.
- [13] Там же, стр. 53.
- [14] Veale, Frederick J. стр., *Advance to Barbarism*, Newport Beach, Cal.: Institute for Historical Review, 1993, стр. 184-185.
- [15] Messenger, Charles, *'Bomber' Harris and the Strategic Bombing Offensive, 1939-1945*, London: Arms and Armour Press, 1984, стр. 76-78, 128-131.
- [16] Veale, Frederick J. стр., *Advance to Barbarism*, Newport Beach, Cal.: Institute for Historical Review, 1993, стр. 185-186, 192-193.
- [17] Harris, Arthur, *Bomber Offensive*, Toronto: Stoddart Publishing Co. Limited, 1947, стр. xii.
- [18] Saward, Dudley, *Bomber Harris*, Garden City, N.Y.: Doubleday & Company, Inc., 1985, стр. 224.
- [19] Там же, стр. 308-309.
- [20] Там же, стр. 300.
- [21] Там же, стр. 300-301.
- [22] Messenger, Charles, *'Bomber' Harris and the Strategic Bombing Offensive, 1939-1945*, London: Arms and Armour Press, 1984, стр. 191.
- [23] Harris, Arthur, *Bomber Offensive*, Toronto: Stoddart Publishing Co. Limited, 1947, стр. 88-89.
- [24] Hastings, Max, *Winston's War: Churchill, 1940-1945*, New York: Alfred A. Knopf, 2009, стр. 208-209.
- [25] Neillands, Robin, *The Bomber War: The Allied Air Offensive against Nazi Germany*, New York: The Overlook Press, 2001, стр. 204.
- [26] Harris, Arthur, *Bomber Offensive*, Toronto: Stoddart Publishing Co. Limited, 1947, стр. vii.
- [27] Там же, стр. 147.
- [28] Там же, стр. 176.

- [29] Neillands, Robin, *The Bomber War: The Allied Air Offensive against Nazi Germany*, New York: The Overlook Press, 2001, стр. 392.
- [30] Messenger, Charles, *'Bomber' Harris and the Strategic Bombing Offensive, 1939-1945*, London: Arms and Armour Press, 1984, стр. 210.
- [31] Taylor, Frederick, *Dresden: Tuesday, February 13, 1945*, New York: HarperCollins, 2004, стр. 378.
- [32] Harris, Arthur, *Bomber Offensive*, Toronto: Stoddart Publishing Co. Limited, 1947, стр. 242.
- [33] McKee, Alexander, *Dresden 1945: The Devil's Tinderbox*, New York: E.P. Dutton, Inc., 1984, стр. 69, 244.
- [34] Там же, стр. 69-70, 243-244.
- [35] Там же, стр. 70.
- [36] Messenger, Charles, *'Bomber' Harris and the Strategic Bombing Offensive, 1939-1945*, London: Arms and Armour Press, 1984, стр. 197.
- [37] Probert, Henry, *Bomber Harris: His Life and Times*, Mechanicsburg, Pa.: Stackpole Books, 2001, стр. 352, 365-372, 387-398, 413.
- [38] Knell, Hermann, *To Destroy a City: Strategic Bombing and its Human Consequences in World War II*, Cambridge, Mass.: Da Capo Press, 2003, стр. 332.
- [39] Там же
- [40] Messenger, Charles, *'Bomber' Harris and the Strategic Bombing Offensive, 1939-1945*, London: Arms and Armour Press, 1984, стр. 213-214.

Библиотека Велесова Слобода, 2021 г.