

S i n c l a i r M c K a y

DRESDA 1945

Furtuna de foc

Traducere din limba engleză de Dorina Tătăran

Prefață de Sorin Turturică

CORINT
ISTORIE
—2023—

Prefață

Războiul avioanelor cu civilii

În dimineața zilei de 14 februarie 1945, câteva avioane germane au survolat un oraș din Saxonia transformat în ruine fumegânde. Deși erau obișnuiți cu realitățile războiului, aviatorilor nu le venea să creadă ceea ce vedeau: sub norii de fum și funingine, apărea o imagine apocaliptică formată din clădiri scheletice, incendii și moloz. Printre dărâmăturile și craterele lăsate de bombe, pe niște poteci neclare, care în ziua precedentă fuseseră străzi cu pavaj, trotuare și monumente, rățăceau oameni ce, printr-un miracol, supraviețuiseră infernului.

Cu cât se apropiau de centru, cu atât dezastrul căpăta proporții. Marile clădiri – religioase sau laice – încărcate de frumos și de istorie pur și simplu nu mai existau. Alături, la Gara Centrală, focul preschimbase liniile ferate și garniturile de tren într-o pădure de fiare contorsionate. Se știa că prin gară treceau zilnic mii de refugiați venind dinspre est. Cu privire la soarta lor, nimeni nu-și făcea iluzii...

La fel de clară se arăta și situația multor locuitori din cartierele istorice.

Apoi, aviatorii au văzut ceva de neînțeles! Undeva în zona centrală, în Marea Grădină, care se întindea pe aproape 200 de hectare, formând cel mai mare parc al orașului, sute de cadavre – unele

dezmembrate – zăceau pe sub copacii desfrunziți de iarnă. De ce nu căutaseră adăpost acești oameni? Aviatorii germani aveau să se lămurească mai târziu, când supraviețuitorii vor povesti că, după primul val britanic de bombardament, care a venit înainte de miezul nopții, focul a fost atât de puternic, iar oxigenul aproape inexistent, încât mulți localnici și-au părăsit pivnițele, imaginându-și că Marea Grădină le va oferi aer și răcoare. Intuiseră corect, dar, după câteva ore, în puterea nopții, britanicii au revenit...

Periferiile erau mai puțin atinse de dezastru. Se distingeau chiar străzi fără distrugeri importante, unde grupuri de oameni se îndreptau spre dealurile din împrejurimi, în speranța că vor găsi adăpost și hrană în zonele rurale adiacente. Dincolo de oraș, se formau coloane care se mișcau încet. Erau femei, copii și oameni în vârstă, care, acum, cu doar câteva bagaje încropite, plecau lăsând în urmă o viață devenită deja amintire și un oraș-fantomă: Dresda, bijuteria de pe Elba.

A fost o greșeală din partea aviatorilor germani să survoleze coloanele din afara orașului. Traumatizați, civilii care fugeau de război au trecut prin noi momente de groază, imaginându-și că erau, din nou, atacați din aer. Unii chiar au avut impresia că erau mitraliați sau bombardați, iar această ipoteză falsă a supraviețuit multă vreme în conștiința publică, în chip de epilog fabricat involuntar pentru o poveste reală despre sadism și absurd duse dincolo de orice imaginație.

Cum de s-a ajuns ca în aceste raiduri, cu durata de la câteva minute până la câteva ore, să-și piardă viața zeci de mii de civili? Când și de ce a început acest război al rafinatei tehnologii a zborului cu cei inofensivi?

A început chiar cu zorii aviației! Desigur, nu s-a ajuns imediat la transformarea aeroplanelor în puternice mașini ale morții.

La început, au fost ideile. Odată ce câțiva oameni cu viziune și tenacitate au creat – în perioada 1903–1908 – primele aparate de zbor, militarii au început să dezbată: erau acestea utile armatei? Puteau să cerceteze terenul inamic mai bine decât patrulele de cavalerie? Se puteau transporta pe calea aerului ordine scrise sau cadre militare, într-un mod mai rapid și mai sigur decât cu orice alte mijloace terestre? Oare existau și alte posibilități, cum ar fi tipurile de misiuni care implicau utilizarea armamentului de la bordul avionului?

Câteva țări mai curajoase au început să experimenteze. Prima a fost SUA. În 1908, unul dintre cei doi frați Wright a început zborurile demonstrative pentru armată. Din păcate, la 17 septembrie, s-a prăbușit cu avionul său și a fost grav rănit. Lângă el, în zbor, s-a aflat și un tânăr ofițer american, Thomas Selfridge, care și-a pierdut viața, devenind prima jertfă dintr-un lung șir de tragedii produse de avioane. Și astfel, pentru moment, armata SUA a oprit experimentele.

Ecoul acestui eșec nu i-a speriat pe europeni. Doi ani mai târziu, Franța și România foloseau avioane în cadrul manevrelor militare. Astfel, în luna septembrie a anului 1910, avionul lui Aurel Vlaicu a efectuat un zbor de la Slatina la Piatra-Olt, făcând legătura între două comandamente ale Corpului 1 Armată. Un an mai târziu, tot în România, un pionier astăzi necunoscut, Corneliu Marinescu, a creat un avion-bombardier (poate primul din lume!). Denumit *Lăcusta*, putea decola cu trei persoane la bord: pilotul, observatorul aerian și „o a treia persoană care să arunce o bombă”. Aparatul era rudimentar. Cel care arunca bomba avea un simplu scaun de metal sub fuzelaj, iar bomba, probabil, ar fi cărat-o în brațe tot timpul zborului. Guvernul nu a fost interesat de acest prim bombardier și nu a cumpărat proiectul.

1911 este însă anul în care s-au lansat pentru prima dată materiale explozive dintr-un avion. S-a întâmplat în Libia, în timpul

războiului dintre Italia și Turcia. Sublocotenentul Giulio Gavotti a zburat deasupra unor poziții otomane și a aruncat, de la 200 de metri, patru grenade. Chiar dacă nu a făcut un număr mare de victime, așa cum vor cauza bombardamentele celor două războaie mondiale, efectul moral a fost imens. Noutatea a fost atât de terifiantă, încât guvernul de la Istanbul a trimis o notă de protest guvernului de la Roma, motivând că bombardamentul aerian era interzis prin Convențiile de la Haga din 1899 și 1907. Diplomații italieni au răspuns că documentele citate făceau referire strict la baloanele sferice sau la cele dirijabile, și nu la mijloacele de zbor cu aparate mai grele ca aerul, cum erau aceste invenții recente numite aeroplane. În concluzie, primul bombardament aerian a fost însoțit de o primă controversă juridică.

Din păcate, protecția juridică a civililor în fața aviației militare nu va mai face pași importanți până la finalul celui de-Al Doilea Război Mondial. Articolul 25 din Convenția semnată în 1907, deși destul de clar, s-a dovedit insuficient pentru a apăra comunitățile urbane de pe teatrele de operații din următoarele patru decenii: „este interzis atacul sau bombardamentul, prin orice mijloace, asupra orașelor, satelor, reședințelor sau a clădirilor civile care au fost declarate ca nefiind apărate cu mijloace militare”.

De altfel, încă din 1912, când a avut loc Primul Război Balcanic, aviația bulgară a bombardat Edirne (Adrianopol), deschizând era loviturilor aeriene date asupra localităților. În anul următor, 1913, aviația română a survolat Sofia. Din fericire, legislația internațională a fost respectată. Din avioanele românești au fost aruncate nu bombe, ci manifeste care îi îndemneau pe bulgari să se predea. Apoi, în primăvara anului 1914, în Mexic, un avion a ratat lovirea unui obiectiv inamic care se

găsea pe un deal, la marginea orașului Mazatlán. Bombele au căzut în centrul urbei și au ucis câțiva civili.

Aviația de bombardament și-a intrat cu adevărat în drepturi în timpul Primului Război Mondial. Punctul de unde n-a mai existat întoarcere a fost atins în 1914–1915, când au căzut pradă bombelor aruncate din avioane sau din zepeline câteva centre industriale importante: Köln și Düsseldorf în Germania, Londra în Marea Britanie. Din acel moment și până la finalul celui de-Al Doilea Război Mondial, nu au mai existat restricții semnificative în a evita lovirea orașelor inamicului. Dreptul internațional a fost ignorat, pălind în fața dorinței de a-i spulbera adversarul mijloacele economice și de a-i provoca tragedii care să-i submineze dorința de a mai lupta. Limitele au fost stabilite mai degrabă de tehnologia zborului mecanic și de forța de distrugere a bombelor decât de scrupule. Guernica, Barcelona, Shanghai, Varșovia, Rotterdam, Londra, Coventry, Hamburg, Berlin, Dresda, Leningrad, Stalingrad, București, Ploiești, Tokio, Hiroșima și Nagasaki sunt numai câteva nume care sunt asociate cu uciderea civililor în raiduri aeriene extrem de violente.

Transformarea orașelor în ținte nu a fost întâmplătoare. Mai mulți teoreticieni interbelici au scos în evidență superioritatea bombardamentului strategic asupra celui tactic. Cu alte cuvinte, au explicat că era mai bine ca, pe timp de război, aviația să se concentreze asupra obiectivelor mari, aflate la sute de kilometri în spatele frontului (unități industriale, elemente de infrastructură etc.) decât asupra unor ținte aflate pe front (coloane de infanterie sau de blindate, poziții de artilerie etc.). Era evident că o armată inamică lipsită de aprovizionarea cu muniție, hrană și combustibil se transforma într-o masă amorfă, fără valoare combativă.

Aviația era o armă sensibilă: costa mult s-o creezi, atât sub raport financiar, cât și ca timp, și avea o rată de uzură ridicată.

Deținea însă avantajul că putea lovi mult mai departe și mai puternic decât trupele aflate în prima linie. De aceea, era mai bine ca statele beligerante s-o folosească pentru a obține rezultate mult mai valoroase comparativ cu pierderile inerente în aeronave și echipaje.

Cel mai cunoscut dintre acești teoreticieni a fost italianul Giulio Douhet, care a vorbit nu numai despre distrugerea industriei și a comunicațiilor, ci și despre bombardarea civililor. Terrorizând populația prin lovirea marilor centre urbane, moralul se putea prăbuși în asemenea măsură, încât societatea în ansamblul ei s-ar fi revoltat împotriva guvernului și l-ar fi obligat să încheie pace. Aceasta este poate cea mai dură și mai controversată ipoteză a lui Douhet. A fost infirmată atât de distrugerea orașelor britanice, cât și a celor germane în anii celui de-Al Doilea Război Mondial. Indiferent de pierderile umane și materiale suferite în 1940–1941 de Marea Britanie sau de Germania în anii următori, armatele acestor state au continuat să lupte. În schimb, bombardamentul atomic din august 1945, când Hiroșima și Nagasaki au fost pulverizate în câteva secunde, l-a convins pe împăratul Hirohito să forțeze Consiliul de Război să ceară pace (a contat și faptul că URSS a declarat război Japoniei cu o zi înaintea celui de-al doilea bombardament atomic).

Așadar, distrugerea Dresdei în februarie 1945 nu a venit din senin. În epoca războiului total, a fost integrată unei concepții nemiloase, care considera mai puțin importante viețile oamenilor simpli în raport cu beneficiile aduse de scurtarea conflictului. În acel moment, la Washington și la Londra nu mai existau îndoieli că singurul deznodământ era înfrângerea totală a Germaniei. Dorința de a încheia acest război cât mai repede era însă foarte mare. În fiecare zi, Aliații pierdeau militari, atât în înclăștirile terestre, cât și în cele aeriene. A continua să ucidă zeci de mii de

civili germani în fiecare săptămână putea duce, în final, la salvarea unor zeci sau sute de mii de militari americani și britanici. A fost just? A fost moral? Până astăzi, părerile au rămas împărțite.

La începutul anului 1945, orașele din vestul și centrul celui de-Al Treilea Reich erau reduse la mormane de moloz. Decesul unui număr uriaș de civili – veritabilă forță de muncă pentru industria de război – aruncase țara într-o stare de șoc. Pe front, pierderile au fost, de asemenea, uriașe. Exista însă o zonă care până atunci a fost mai puțin expusă: estul Germaniei. Teritoriile aflate la sud de Berlin se bucurau încă de un calm relativ. Totuși, nu se aflau într-o situație de invidiat. Chiar dacă până atunci bombardamentele fuseseră mai degrabă sporadice, pericolul ocupației sovietice era mai mult decât palpabil; pentru cei mai lucizi dintre locuitorii din est, era numai o chestiune de timp întâlnirea cu o feroce și răzbuunătoare Armată Roșie. De altfel, drumurile și localitățile erau pline cu refugiați din Prusia Orientală și Silezia, care sperau să evite o astfel de întâlnire.

Tot în est, industria și transporturile funcționau la o capacitate aproape normală. Faptul a început să-i preocupe pe Aliații occidentali, mai ales că sovieticii le cereau să-și trimită bombardierele și în aceste regiuni, pentru a li se facilita înaintarea spre Berlin. Pe hartă, o localitate atrăgea privirile mai mult ca oricare alta: Dresda, vechea capitală a Saxoniei. Germanii au declarat-o oraș deschis – în sensul că nu dispunea de mijloace de apărare terestră și aeriană –, dar strategii britanici și americani îi confereau valoare militară. În primul rând, prin rețeaua feroviară a Dresdei se făcea aprovizionarea trupelor aflate în linia întâi, pe Frontul de Est. De asemenea, știau că la Dresda funcționau cel puțin o fabrică de muniție și încă una care producea aparate optice pentru armată: renumita Zeiss Ikon. Nu în ultimul rând, aveau informații despre

mai multe ateliere care sprijineau efortul de război, recondiționând tehnica de luptă. Există și îngrijorarea reală că undeva în acest oraș, într-un loc secret, se puneau la punct arme teribile, cu care Hitler și Goebbels obișnuiau să-și amenințe inamicii în discursurile lor publice. Desigur, se știa și de existența unei numeroase populații civile locale și a unui mare număr de refugiați. Un bombardament masiv ar fi condamnat, fără tăgadă, zeci de mii de oameni la moarte. Decizia a fost luată: Dresda a devenit o țintă care trebuia distrusă în totalitate printr-un raid uriaș!

Stimate cititor! Cu siguranță, știți că aveți în față o carte despre o catastrofă a celui de-Al Doilea Război Mondial. În 13-15 februarie 1945 Dresda a trăit o dublă tragedie: au murit cel puțin 16 000-17 000 de oameni și au fost pierdute multe clădiri cu valoare culturală și arhitecturală unice. Paginile care urmează sunt dure. Extrem de dure!

Autorul nu îi va permite cititorului să rămână un martor neimplicat al întâmplărilor pe care le descrie. Îl va familiariza subtil cu orașul saxon de pe Elba. Îl va face să vadă cu ochiul minții un paradis cultural și urban, amenințat de nazism, apoi de război. Răul și teama plutesc în aer, dar oamenii trăiesc cu speranța că orașul va fi cruțat de bombardament. Își imaginează că, acolo, în tabăra inamică, existau simpatii puternice pentru Dresda. Nu fusese oare această urbe o destinație favorită a turiștilor britanici și americani înainte de război? Apoi, toată lumea știa că Churchill a avut o bunică (alții spuneau că era, de fapt, o mătușă) care iubise Dresda... Cei mai realiști își legau speranțele de faptul că în oraș nu existau trupe germane, care ar fi fost, bineînțeles, ținte legitime. În plus, existau mulți prizonieri de război (francezi, britanici, americani) integrați în industrie, agricultură și în transportul public. Sigur, Aliații știau acest fapt și vor dori să-și protejeze propriii oameni.

Totul a dispărut într-o noapte! Un general cu o funcție foarte înaltă în aviația britanică a planificat și a ordonat ca dezastrul să aibă loc. Aviatorii au executat ordinele primite, iar civilii germani au trăit coșmarul unei adevărate furtuni de foc.

Este meritul autorului Sinclair McKay că nu a lăsat nimic la voia întâmplării. Sunt analizate deciziile la cel mai înalt nivel, îi însoțim pe aviatori în zborul lor spre obiectiv și trăim printre victimele și supraviețuitorii infernului. Bombele au creat mii de incendii, care nu au rămas izolate, ci s-au unit într-un ocean de flăcări. Iar sub acest ocean, Dresda a devenit o mare scenă a neputinței umane.

SORIN TURTURICĂ