

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА
ВОЕННАЯ ИСТОРИЯ

Ганс Румпф

ОГНЕННЫЙ ШТОРМ



**СТРАТЕГИЧЕСКИЕ БОМБАРДИРОВКИ
ГЕРМАНИИ**

1941–1945

Ганс Румпф

Огненный шторм.

Стратегические бомбардировки

Германии. 1941-1945

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=610595

*Ганс Румпф. Огненный шторм. Стратегические бомбардировки
Германии. 1941 – 1945: Центрполиграф; Москва; 2010
ISBN 978-5-9524-4808-7*

Аннотация

Гамбург, Любек, Дрезден и многие другие населенные пункты, попавшие в зону действия огненного шторма, пережили страшные бомбардировки. Обширные территории Германии были опустошены. Свыше 600 тысяч гражданских лиц погибли, вдвое больше – ранены или искалечены, 13 миллионов остались без крова. Уничтожению подверглись бесценные произведения искусства, памятники старины, библиотеки и научные центры. Вопрос, каковы же цели и истинные результаты бомбовой войны 1941 – 1945 гг., исследует генерал-инспектор пожарной службы Германии Ганс Румпф. Автор анализирует результаты стратегических бомбардировок территории Германии и дает оценку их эффективности с военной точки зрения.

Содержание

Глава 1	5
Глава 2	16
Многообещающее начало	20
Период рекогносцировки	22
Начало неограниченной войны	27
Глава 3	35
Британские разработки	38
Конец ознакомительного фрагмента.	41

Ганс Румпф
Огненный шторм.
Стратегические
бомбардировки
Германии. 1941 – 1945

Охраняется законодательством РФ о защите интеллектуальных прав. Воспроизведение всей книги или любой ее части воспрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.

Глава 1

БЕЗ ГНЕВА И ОСУЖДЕНИЯ

Сейчас, через много лет после того, как в немецких городах отгремели разрушительные взрывы, кто бы ни начал обсуждать проблему бомбардировок городов Германии, его наверняка упрекнут за то, что он берedit старые раны, которые так долго и тщательно пытались залечить. Возможно, ему зададут вопрос о том, имеют ли эти давние события какое-то значение в наше время. Автор полагает, что да, имеют. Он не имеет в виду бомбовую войну в том смысле, как она велась, как началась и как продолжалась, ее цели и причины. Это давняя история, которая вряд ли кого-то сегодня интересует. Но как же тогда те события могли оставить такие глубокие следы, которые и сегодня еще не полностью исчезли, которые до сих пор ранят память людей?

Как историческое событие, бомбовая война и ее значение для будущего вряд ли глубоко задевает сознание людей. Никто не определил реальные масштабы бомбардировок. И что является особенно важным, никто еще не провел тщательных исследований относительно того, насколько сложным является ведение воздушной войны в тылу противника, как в качестве средства массового поражения, так и части новой стратегии, с помощью которой можно победить (или,

по крайней мере, способствовать победе) в большой войне. Вместо того чтобы получить новые моральные и интеллектуальные доводы в пользу того, что первый случай ведения неограниченной воздушной войны не заслуживает оправдания, автору пришлось столкнуться с общим нежеланием вообще затрагивать эту деликатную проблему современной истории.

Особенно не желают открыто обсуждать тему бомбежек представители стран-победительниц во Второй мировой войне. Такое положение сохраняется вплоть до наших дней. Авторы большинства наиболее известных мемуаров не затрагивают эту тему совсем или говорят о ней вскользь. Обстановка, сложившаяся вокруг темы бомбовых ударов по объектам в тылу противника, почти напоминает заговор молчания. Это довольно легко понять, так как на самом деле стратегическое авиационное наступление на промышленные объекты и то, что считалось «нервными центрами» на территории противника, не является предметом особой гордости в летописи военных событий. Поэтому ни одна из сторон не испытывает большого желания вернуться к событиям, которые не вызовут у нее удовлетворения.

Стратегическая воздушная война была развязана в нарушение норм Гаагской конвенции, которыми были связаны почти все воюющие страны. Гражданские объекты, включая жилища, в которых проживало гражданское население противника, превратились в цели для уничтожения. Этот факт

ложится неприятным пятном на весь западный мир. Обсуждать это публично считается неблагодарным делом, дурным тоном, попытки сделать это вызывают чувство откровенного возмущения. Именно из-за этого существует общая тенденция окутать общей завесой тайны все, что касается воздушных налетов. Осознание этого, похоже, порождает новые запреты. Нюрнбергский международный военный трибунал, на который потрясенный мир возлагал такие надежды, просто игнорировал проблему налетов стратегической авиации на невоенные объекты. А робкие попытки частных лиц и полуофициальных кругов восстановить события пугливо уводят в сторону от обсуждения морально-этической стороны того, что происходило в те грозные дни. Они ограничиваются рассмотрением менее эмоциональных технического и организационного аспектов проблемы. Кроме того, тема стратегических воздушных ударов долгое время была тщательно укрыта от общественного мнения, будучи ограниченной рамками военных и других специализированных изданий, либо являясь предметом официальных расследований, результаты которых не всегда предоставлялись в распоряжение широкой публики.

Первыми, кто рискнул отказаться от запретов, были американцы. Их подробный, хотя неполный и не всегда точный официальный отчет The United States Strategic Bombing Survey является ценным вкладом в анализ хода бомбардировок в Европе. Поскольку данное исследование было издано

и в Германии, британской стороне также пришлось опубликовать свой аналогичный отчет, который, безусловно, является наиболее значительным официальным источником, где рассматривается данная тема.

Со своей стороны, побежденные продемонстрировали почти полное единодушие в желании соблюдать негласную договоренность о том, что как можно дольше следует стараться не касаться мрачной стороны стратегической воздушной войны. Так, например, в Германии были опубликованы лишь отдельные неполные данные по этой проблеме, хотя казалось бы, что страна, более других пострадавшая от бомбежек, находится в более выгодном положении и должна стремиться обнародовать точную информацию, что могло бы послужить ценным вкладом в будущее. Но фактически Германия все еще не обладает исчерпывающей картиной, подкрепленной документальными данными той катастрофы, что обрушилась на нее, несмотря на то что эти данные ей крайне необходимы. Долгое время ожидают этой информации и в других странах. Нужна полная картина с анализом причинно-следственных связей, не ограниченная рамками простого перечисления событий в хронологическом порядке, из которой можно было бы извлечь выводы для того, чтобы политики в будущем сумели бы всесторонне оценить эту проблему.

Некоторые из причин такого непонятного отсутствия интереса к тем грозным событиям, затронувшим все слои населения, лежат на поверхности. Их понять не сложно. Во-пер-

вых, три с половиной страшных года опустошений и моральных страданий, которые принесли массированные бомбардировки, вызвали у людей естественное желание как можно скорее забыть о тех ночных кошмарах. Во-вторых, та борьба за выживание, которую пришлось вести уцелевшим в первые послевоенные годы, поставила их перед необходимостью решать более насущные проблемы, нежели внесение своей лепты в историческое расследование событий первой в мире тотальной воздушной войны. Кроме того, как считалось и в некоторой степени продолжает считаться и теперь, те события произошли слишком недавно для того, чтобы было возможно грамотно осуществить такое исследование. Многие считают, что эти самые яркие проявления актов массовых разрушений еще слишком свежи в памяти для того, чтобы говорить об этом без гнева и обид.

К тому же в случае с Германией препятствием для проведения всестороннего исследования является отсутствие подробной информации. Большинство документов после окончания войны было либо уничтожено, либо вывезено за пределы страны, откуда они так и не вернулись. И все же значительная часть событий тех дней все еще жива в памяти тех, кто принимал в них участие, активное или пассивное. Но здесь кроется очевидная, усугубляющаяся с каждым днем опасность. Поколение, которое могло бы заполнить имеющиеся пробелы, поделившись своими личными впечатлениями, быстро уходит, и вскоре оно исчезнет полностью.

По всем перечисленным выше причинам проблема изучения истории уничтожения гражданских объектов не только не решается, но зачастую попросту игнорируется. Год за годом она редко и невнятно упоминается при общем обсуждении истории воздушной войны в различных странах. К сожалению, в послевоенном мире стали нормой факты, когда те варварские авиационные удары не только воспринимаются с пониманием, но нередко и прямо одобряются. Народы больше не приходят в ужас от идеи наносить неограниченные бомбовые удары по гражданским объектам. В наши дни эта концепция считается частью нашедшей всеобщее признание стратегии устрашения. И все это несмотря на то, что вот уже несколько столетий под влиянием христианства человечество исповедует идею о том, что война является уделом мужчин и ее ужасы не должны распространяться на женщин и детей.

Вплоть до нашего времени в любом обсуждении проблемы воздушной войны ключевые позиции занимают те, кто с удовольствием вычеркнул бы из памяти людей воспоминания о бомбежках. Но любые попытки стереть память о трагическом, но чрезвычайно поучительном опыте в лучшем случае помогут подавить эти воспоминания и загнать их на уровень опасного подсознания. Такие люди считают, что старые обиды когда-нибудь умрут. Каждый должен будет простить и забыть. Сейчас часто говорят о необходимости о чем-то забыть. При этом кому-то придется и простить, несмотря на то

как это порой будет трудно для каждого конкретного случая. И все же все эти разговоры о забвении и прощении не должны быть вызваны лишь желанием некоторых лиц избежать морального дискомфорта.

В Германии в наши дни растет интерес к правдивому обсуждению проблемы воздушных налетов. Находившиеся многие годы под воздействием лживой и тенденциозной военной пропаганды люди все чаще хотят знать, и как можно более подробно, то, что на самом деле происходило с ними в дни, когда велась бомбовая война. На самом деле следует отметить, что память о тех ужасах прошлого даже сильнее чувства ожидания того момента, когда оправдаются новые еще более опасные прогнозы на будущее. Все более часто стали задавать один главный вопрос: намерен ли мир и впредь использовать такое жестокое средство войны, как применение бомб против гражданского населения, и даже в более интенсивном режиме? На этот вопрос необходимо дать четкий ответ особенно сейчас, когда мы вступили в атомный век.

Таким образом, похоже что настало время забыть о сдержанности и молчании, к которым мы уже так долго и с удовольствием прибегали. И в Германии следует сделать все, чтобы, в свою очередь, внести свой достойный вклад в анализ истории бомбовой войны, даже несмотря на тот риск, что этот рассказ будет неприятным и даже болезненным для многих немцев. Если это необходимо для духовного здоровья нашего народа, нам необходимо научиться смотреть в

глаза неприятным фактам.

Предлагаемое автором исследование вовсе не направлено на то, чтобы помешать процессу, когда постепенно залечиваются раны, нанесенные в результате бомбардировок обеим сторонам. И конечно же здесь ни в коей мере не делается попытка найти виновного. Как и во всех подобных исследованиях, попытка заглянуть в историю воздушной войны важна не только с точки зрения констатации фактов прошлого. Она была бы бесполезной вне связи с настоящим и будущим. Нигде анализ недавних событий и прошлого опыта не может помочь извлечь ценные уроки и суровое предупреждение на будущее с такой очевидностью, как при взгляде на первую в истории народов неограниченную бомбовую войну.

Путаница в определении истоков и принципов бомбовой войны привела к тому, что ответственность за ее развязывание лежит на Германии. Сама эта война якобы явилась следствием ошибочных взглядов ряда представителей командования люфтваффе. Но эта мысль не выдерживает проверки детального рассмотрения конкретных фактов. И это несмотря на то, что мы, разумеется, несем свою долю ответственности за нее, поскольку с самого начала ее развязывания нам не удалось решительно и непреклонно противостоять этому. В то же время было бы не менее неправильным и глупым попытаться возложить все бремя ответственности на нашего главного соперника в небе – Великобританию. После объективного рассмотрения всех обстоятельств очень быстро вы-

яснится, что ни одна из сторон здесь не вправе возлагать вину на другую.

Сразу же переходя к сути проблемы, можно заявить: правда состоит в том, что обе стороны приступили к бомбардировкам противника еще до того, как кто-либо из них сумел оценить их возможный стратегический результат, понять всю жестокость массового уничтожения, с которой они связаны. Возможно, ни одна из сторон не стремилась к перенесению войны в глубокий тыл, но фактом остается то, что и та и другая сторона пошли на этот риск. А после того, как такая война началась, контроль над событиями был утрачен и ее уже невозможно было остановить. Зловещая угроза Даффа Купера «распылить» города Германии совпала с не менее ужасной угрозой Гитлера «стереть с лица земли» города Англии. Когда британская армия потерпела катастрофическое поражение у Дюнкерка, Англии пришлось бороться за существование в отчаянной ситуации, и она сумела спасти себя только благодаря хладнокровному героизму. Именно после этого воздушные налеты проводились в условиях, когда все меньше задумывались над их последствиями. Так продолжалось до тех пор, пока воздушная война, наконец, и в самом деле не стала «неограниченной».

Некоторые из читателей могут посетовать на то, что автор упускает ряд событий и фактов, которые они считают существенными. Но им следует понять, что данное исследование не претендует на то, чтобы представить полный хро-

нологический отчет о стратегическом авиационном противоборстве. Для этого потребовалось бы написать несколько томов. Автор сознательно намерен ограничиться рассмотрением бомбардировок на территории Германии. Поэтому он не касается, например, воздушных налетов на Варшаву, Роттердам и Белград силами люфтваффе в начальный период войны или того, как некоторые укрепленные объекты попали под шадящее определение «открытых городов». Именно поэтому бомбардировки не затронули такие города, как Брюссель, Париж и Бордо. По тем же причинам операция, которая порой подвергается яростной критике и приводится в качестве первого примера ведения неограниченной бомбовой войны, а именно воздушный налет на Ковентри в ноябре 1940 г., результаты которого, кстати, зачастую сильно преувеличиваются военной пропагандой обеих воюющих сторон, также исключена из исследования.

Главной задачей автор считает дать по возможности точную картину бомбардировок, которым подверглась территория Германии. Кроме того, он рассчитывает подготовить читателя к обсуждению военного и политического аспекта такого чрезвычайно важного вопроса, стоящего в наши дни как перед победителями, так и перед побежденными, как стратегическая воздушная война. К сожалению, в его распоряжении не было фундаментальных исследований, проделанных немецкими представителями, которые могли бы послужить основой для более глубокого изучения политиче-

ского, военного, технического и психологического факторов данной проблемы.

Можно возразить, что автор имеет собственную точку зрения на эти события и не мог быть беспристрастным при написании этой книги. Но правда состоит в том, что никому не удалось бы четко описать проблему, по которой он не имеет своей собственной позиции. В любом случае он считает себя вправе привести высказывание, прозвучавшее на одном из последних послевоенных политических судебных процессов: «Современная война с беспрецедентной жестокостью затрагивает жизнь каждого человека. Поэтому каждый имеет право высказывать критические замечания по данному вопросу. Это особенно касается публицистики».

Глава 2

КРАТКИЙ ПРОЛОГ

Когда самолет-бомбардировщик превратился в один из видов оружия современной войны, во всех правительствах сразу же началось горячее обсуждение вопроса о том, являются ли бомбежки с воздуха законным способом ведения войны. С самого начала имели место попытки ограничить воздушную войну под предлогом соображений гуманности. Точно так же, как к середине XIX в. под давлением организации Красный Крест были приняты конвенции, запрещающие убийство раненых и военнопленных, представители всех народов надеялись, что заключение подобных соглашений поможет предотвратить нанесение бомбовых ударов по беззащитному мирному населению.

В статье 25 принятой в 1907 г. Гаагской конвенции запрещалось любое нападение на беззащитные города, деревни, любые здания, в которых могут находиться мирные люди. Однако это положение было принято не всеми.

В статье 22 принятого в 1922 г. после Первой мировой войны Вашингтонского соглашения запрещалось любое осуществление бомбардировок с воздуха с целью террора против мирного населения или уничтожения частной собственности невоенного характера.

Составленные в 1923 г. юридической комиссией при Международном Красном Кресте «Гаагские правила ведения воздушной войны», к сожалению, не были включены в конвенцию и тем самым не ратифицированы странами-участницами. На Женевской конференции по разоружению в 1932 г., конечно, было объявлено, что любое нападение с воздуха на гражданское население противоречит законам ведения войны. Но, как нам теперь, к сожалению, очень хорошо известно, все это осталось только на бумаге.

В марте 1936 г. правительство Германии предложило проект соглашения, в котором регулировалось ведение воздушной войны. Им же был подготовлен меморандум о всеобщем запрете на применение авиационных бомб против городов и других населенных пунктов. Но это так и осталось всего лишь инициативой.

Однако этот ряд неудачных попыток прийти к соглашению вовсе не означает, что в период между двумя мировыми войнами какое-либо из правительств всерьез рассматривало возможность ведения неограниченной бомбовой войны в случае начала боевых действий. Фактически все придерживались общей точки зрения, что это привело бы к всеобщей катастрофе, может быть, даже к концу европейской цивилизации. Например, правительства Англии и Франции дали обещание, что их авиация намерена в случае войны бомбить лишь «строго военные объекты в самом узком значении этого слова».

Как писала газета «Таймс», премьер-министр Великобритании Чемберлен, отвечая 21 июня 1938 г. в палате общин на вопрос Ноэля Бейкера, заявил: «Является фактом то, что не существует отраженного в общем соглашении международного закона относительно ведения воздушной войны. Принят ряд международных соглашений по поводу ведения войны на море и на суше. Эти правила или лежащие в их основе принципы применимы и к ведению войны на небе. Правительство не только их одобряет, но и настаивает на том, чтобы они были приняты...» Далее Чемберлен добавил: «Все мы можем единодушно осудить любое заявление, от кого бы оно ни исходило и где бы оно ни было обнародовано, явно подтверждающее политику, одобряющую попытку выиграть войну, запугивая мирное население путем применения бомб, сброшенных с помощью авиации. Это полностью противоречит международным законам. И я хотел бы добавить, что, по моему мнению, те, кто хочет этого добиться, ведут ошибочную политику. И я не верю, что прямое нападение с воздуха на мирное население как-то поможет выиграть войну тем, кто на него решится».

Более чем через год, 14 сентября 1939 г., уже во время войны, снова отвечая на вопрос в палате общин, Чемберлен торжественно заявил: «Как бы далеко ни были готовы зайти другие, правительство его величества никогда не пойдет на преднамеренное нападение на женщин, детей и других гражданских лиц с целью запугать их».

Это достойные слова, но, когда политика Англии оказалась в руках другого человека, она взяла совсем другой курс.

Многообещающее начало

1 сентября 1939 г., в день, когда разразилась война, президент США Ф.Д. Рузвельт направил послания правительствам всех воюющих государств. Он призывал их публично подтвердить отказ от использования национальных ВВС для проведения бомбовых ударов по незащищенным городам и другим объектам, где находится мирное население.

В тот же день правительства воюющих государств единодушно согласились с этим. Еще даже не успев получить послание, Гитлер провозгласил перед членами рейхстага: «Я не хочу войны против женщин и детей, и я отдал приказ командованию люфтваффе подвергать ударам только военные цели».

Гитлер немедленно ответил на послание Рузвельта. Он заявлял, что считает своим естественным долгом воздержаться от бомбовых ударов по невоенным объектам и, со своей стороны, уже отдал соответствующие приказы. «Я согласен с вашим предложением, конечно, с тем условием, что и противник тоже будет придерживаться тех же правил».

Премьер-министр Великобритании Чемберлен сделал в палате общин аналогичное заявление. Он также проинструктировал командование Королевских ВВС атаковать только те объекты, которые могут считаться военными «в самом узком значении этого слова», и не предпринимать никаких

действий, которые могут подвергать опасности жизнь и имущество гражданского населения.

Обе стороны запретили даже атаковать боевые корабли, стоящие на якоре в прибрежной зоне. Например, Гитлер официально запретил атаковать силами бомбардировочной авиации английский линейный крейсер «Рипалс», который в то время был беззащитен, так как находился в доке (позже (10 декабря 1941 г.) «Рипалс» был потоплен вместе с линкором «Принс оф Уэлс» у берегов Малайзии японской авиацией. – *Ред.*).

Международный комитет Красного Креста в Женеве тоже подготовил предложения, которые были направлены на то, чтобы сделать применение авиации максимально гуманным. В них, в частности, было предусмотрено создание демилитаризованных зон, а также специальных зон для размещения госпиталей, которые ни в коем случае не могли служить целями для применения авиационных налетов.

Период рекогносцировки

Итак, как мы видим, не было недостатка в многообещающих заявлениях и благих намерениях, направленных на то, чтобы ограничить применение бомбардировочной авиации. Приведенный ниже в хронологическом порядке краткий перечень воздушных операций первого этапа войны подтверждает то, что вначале казалось, что усилия политиков могут увенчаться успехом.

4 сентября 1939 г. Самолеты Королевских ВВС начинают воздушную войну с обошедшегося большими потерями дневного рейда по военным целям в Вильгельмсхафене. В результате налета англичане потеряли пять бомбардировщиков «Бленхейм» и два бомбардировщика «Веллингтон». Во время рейда две бомбы по ошибке упали на город Эсбьерг в Дании. Было разрушено здание, погибло два человека, еще трое были ранены. Британское правительство принесло свои извинения и выплатило компенсацию.

5 сентября 1939 г. Новый налет англичан на морские и военные объекты в Вильгельмсхафене и Куксхафене.

13.11.1939 г. Первые немецкие бомбы упали на британскую землю после воздушного налета на военно-морские и военные объекты на Шетландских островах.

17.11.1939 г. Объединенный Военный совет обсуждает предложение подвергнуть бомбовому удару район Рура в

случае, если немцы предпримут наступление на запад. Премьер-министр Чемберлен заявил, что, по его мнению, план был тщательно подготовлен и имел хорошие шансы на успех. В то же время, как добавил премьер-министр, он чувствует опасения при мысли о необходимости отдать соответствующие распоряжения и надеется, что этого никогда не понадобится. Премьер-министр Франции Даладье потребовал, чтобы, по крайней мере, соответствующий план был подготовлен.

28.11.1939 г. 12 бомбардировщиков Королевских ВВС атаковали немецкую морскую базу в районе острова Боркум (Восточно-Фризские острова), откуда немецкие военные корабли осуществляли постановку магнитных мин.

3.12.1939 г. 24 английских бомбардировщика нанесли удар по объектам германского ВМФ в районе Гельгоlanda.

14.12.1939 г. Воздушное сражение над Гельголандом.

18.12.1939 г. Неудачный воздушный налет англичан на Вильгельмсхафен.

До конца декабря 1939 г.

Шесть бомбардировочных рейдов на немецкую территорию с целью уничтожения военных объектов в Гельголандской бухте. Обе стороны предпринимали разведывательные полеты на глубину до тысячи километров, не сбрасывая бомб. Базирующиеся на территории Франции в районе Реймса английские бомбардировщики также воздерживались от проведения бомбовых атак.

2 января 1940 г. Воздушное сражение над Гельголандом.

10 января 1940 г. Налет английских бомбардировщиков на базу немецкого ВМФ в районе острова Зильт. Две бомбы упали на датский остров Реме.

12 января 1940 г. Первые английские бомбы упали на город Вестерланд на острове Зильт.

7 марта 1940 г. Налет самолетов британских ВВС на немецкие вооруженные суда недалеко от острова Боркум.

16 марта 1940 г. 14 немецких бомбардировщиков «Юнкерс-88» атаковали корабли британского флота, стоящие на якоре в бухте Скапа-Флоу (Оркнейские острова). Один корабль получил повреждение. Кроме того, были атакованы аэродромы и позиции зенитной артиллерии. Первые попадания немецких бомб на заселенные земли. Один человек погиб на аэродроме. Еще семь человек получили ранения в районе Бридж-оф-Уэйт (Оркнейские острова).

19 марта 1940 г. 50 английских бомбардировщиков предприняли семичасовой ночной налет на аэродром Хернум на острове Зильт. Было сброшено 20 тонн взрывчатого вещества и 1200 зажигательных бомб. Имело место несколько прямых попаданий, в том числе одна из бомб попала в здание больницы. В палате общин премьер-министр охарактеризовал этот налет как акт возмездия за произошедший три дня назад рейд немецких бомбардировщиков на английскую территорию.

22 апреля 1940 г. В Лондоне французские и английские

союзники договорились, что в случае немецкого наступления на Западе будут подвергнуты бомбовым ударам транспортные узлы и заводы по производству горючего на западе Германии.

23 апреля 1940 г. На окраины города Вестерланд на острове Зильт упало 25 бомб. Отдельные бомбы упали на сам город, а также на город Хайде в Гольштейне.

В течение зимы самолеты обеих воюющих сторон неоднократно вторгались в воздушное пространство Голландии, нарушая нейтралитет этой страны. При этом они иногда несли потери от огня голландской зенитной артиллерии. За первые месяцы войны англичане не бомбили территорию Германии только в октябре, ноябре и феврале. Во время авианалетов бомбы сбрасывались либо на немецкие города и поселки, либо в непосредственной близости от них.

Слухи о том, что в начальный период войны стороны придерживались негласного соглашения воздержаться от бомбежек населенных пунктов, не получили подтверждения. Однако без всяких дополнительных соглашений воюющие государства, по-видимому, пытались действовать в рамках Вашингтонского соглашения. Незначительные отклонения от этого правила не в счет.

И несмотря на то что это похвальное стремление ограничить применение бомбардировочной авиации не смогло предотвратить разразившуюся впоследствии неограниченную бомбовую войну, оно, по крайней мере, помогло отда-

лить ее на срок достаточный для того, чтобы обе стороны сумели принять все имевшиеся в их распоряжении меры противодействия.

Начало неограниченной войны

Период, когда обе стороны взаимно ограничивали применение бомбардировочной авиации, закончился с началом немецкого наступления на Западе в мае 1940 г.

8 мая военное министерство Великобритании предоставило Королевским ВВС право наносить удары по железнодорожным узлам, нефтехранилищам и электростанциям в случае, если немецкая сторона решится на наступление на Западе.

10 мая только что назначенный премьер-министром Великобритании Уинстон Черчилль впервые принял участие в заседании военного кабинета. С этим днем связывают первые настойчивые требования со стороны «бомбистов» в составе кабинета «начать воевать, сняв перчатки».

Но даже и теперь неограниченная воздушная война началась не сразу. События развивались шаг за шагом, неограниченная воздушная война пробивала себе путь постепенно. Принятие окончательных решений тормозилось техническими трудностями, озабоченностью возможным превосходством немецких люфтваффе и, наверное, сдерживающими моральными факторами.

В Германии день 10 мая 1940 г. долгое время воспринимался как поворотный пункт от отдельных воздушных налетов со случайным попаданием бомб в мирные дома к си-

стематическим массовым воздушным ударам по незащищенным городам. В тот день впервые бомбовым ударам подвергся Фрайбург-им-Брайсгау. Рейд был неожиданным и поэтому привел к тяжелым последствиям: погибло 57 человек, в том числе 13 детей, игравших на школьной площадке. Во время войны и в первые послевоенные годы, казалось, никто не знал, что на самом деле случилось. Одни считали виновными французов, другие – англичан. Нашлись даже такие, кто верил, будто Гитлер и Геринг по каким-то непонятным причинам отдали приказ бомбить собственных соотечественников. Некоторые полагали, что, хотя вину за жертвы среди мирного населения следовало возложить на немецкие ВВС, инцидент произошел по ошибке, так как немецкие летчики считали, что наносят удар по городу Мюлузу в Эльзасе. И они были правы. Но такая неопределенность длилась вплоть до послевоенного времени, когда наконец в 1956 г. был опубликован подробный отчет Мюнхенского института современной истории. В нем было окончательно и недвусмысленно доказано, что город подвергся бомбардировке в результате навигационной ошибки. Эскадрилья немецких двухмоторных бомбардировщиков просто заблудилась.

И все же сторонники этой даты недалеки от истины. В ночь с 10 на 11 мая 1940 г. «36 бомбардировщиков нанесли бомбовый удар по окрестностям города Менхенгладбах» (*Ричардс и Саундерс. Королевские ВВС в 1939 – 1945 гг.*, из-

дание 1953 г.). Вскоре после полуночи бомбы упали на Луизенштрассе и в центре города. Погибло 4 человека, в том числе и женщина – гражданка Великобритании (по данным, предоставленным автору городским советом).

Этому рейду главный ассистент-секретарь министерства ВВС Дж. Спейт в своей книге «Бомбардировки возмездия» посвятил следующие строки: «Наши действия встречали активное сопротивление со стороны французов... Это был великий день... не потому, что немедленно был достигнут впечатляющий результат, а из-за того, что должно было произойти в дальнейшем. Принятое в мае 1940 г. решение предопределило судьбу Германии, хотя тогда мы еще не знали об этом. Масштабы же самого рейда, следует признать, были относительно скромны». Далее он же продолжает: «Мы начали бомбить объекты на территории Германии до того, как немцы стали бомбить цели на территории Великобритании. Это исторический факт, и его признают повсюду. Как оказалось, мы выбрали верный, хотя и трудный путь. Мы пожертвовали, по крайней мере на время, неприкосновенностью наших городов. Одновременно мы ввергли в пламя войны города наших друзей. Мы были готовы пожертвовать Лондоном ради достижения общей свободы... После того как мы принесли войну на территорию Германии, непременно должна была последовать расплата. Мы не могли быть уверенными в этом, но существовала довольно большая вероятность того, что в случае если бы мы воздержались от ударов по целям в

Германии, то нам удалось бы сохранить в неприкосновенности собственную столицу и промышленные центры... Я могу выразить только свое личное мнение, что, вероятно, Германия не поступила бы подобным образом. Отчасти это можно объяснить тем, что такой поступок не отвечает военным традициям страны, отчасти – тем, что ее руководство побоялось бы тех последствий, к которым могли бы привести подобные действия в будущем. Если бы могли, немцы пошли бы на заключение перемирия... Однажды так уже произошло, когда у Германии появился шанс. Такой вид войны был просто не в ее интересах». И наконец, для того чтобы окончательно развеять все сомнения, Спейт пишет: «Поскольку мы сомневались в том, каким будет моральный эффект и как может быть использована пропагандой правда о том, что именно мы первыми начали стратегические бомбардировки территории противника, нам пришлось воздержаться от того, чтобы придать гласности великое решение, принятое 11 мая 1940 г., как оно заслуживало».

Не все в Великобритании являются сторонниками этой точки зрения. В своей книге «На пути к варварству» Ф. Вил делает следующее заявление: «Западная часть Германии конечно же не входила в зону ведения боевых действий подобно Патагонии в Южной Америке. Вплоть до той даты подвергались ударам с воздуха только районы ведения боевых действий, а также некоторые явно военные объекты, такие как немецкий аэродром на острове Зильт или английский

аэродром на Оркнейских островах. Казалось бы, тривиальный воздушный рейд, имевший место 11 мая 1940 г., на самом деле явился эпохальным событием. Впервые было продемонстрировано явное пренебрежение к незыблемому правилу о цивилизованном ведении войны, согласно которому боевые действия должны вестись только против регулярных вооруженных сил противника».

Итак, стороны перешли к безжалостной воздушной войне, и уже не было пути назад или возможности остановить сумасшедшую гонку на пути массовых убийств и разрушений.

Только 7 сентября, через пять месяцев после того, как немецкие города вновь и вновь подвергались ударам с воздуха (только Берлин бомбили восемь раз), а все заявления протеста оказались бесполезными, немецкая сторона нанесла ответный удар. Была предпринята массированная атака на Лондон. Удару подверглись столичный рынок, склады и доки.

Таким образом, в дополнение к тому бремени справедливых обвинений, которые Германия не намерена с себя снимать, страна вовсе не должна смиряться с тяжелейшим обвинением в развязывании неограниченной войны в небе. В самом деле, даже ее бывшие противники никогда не осмеливались обвинить ее в этом. К удивлению многих, на Нюрнбергском трибунале никогда не поднимался подобный вопрос по той простой причине, что беспристрастные критики едино-

душно согласны в том, что в данном случае Германия имела полное право на самозащиту.

Например, в своей книге «Революция в ведении войны» Б.Г. Лиддел Гарт пишет: «Немцы были совершенно правы, называя это [налет на Лондон] ответными мерами, в особенности с учетом того, что после шести наших атак на Берлин они предупредили, что намерены пойти на этот шаг, если мы не прекратим наносить ночные бомбовые удары по Берлину. Более того, следует признать, что, несмотря на то что ответный рейд немецкая авиация нанесла более крупными силами, чем это делали мы, они пошли на это только через несколько недель после того, как стало ясно, что их инициатива о заключении соглашения, которое положило бы конец бомбардировкам городов, не нашла поддержки. И еще: несколько раз немецкая сторона в одностороннем порядке приостанавливала проведение рейдов силами своей авиации во время пауз в бомбардировках союзниками Берлина (которые осуществлялись менее значительными силами. — *Ред.*). Тем самым она как бы демонстрировала желание заключить соглашение о взаимном отказе от бомбардировок городов противника. Данный факт ясно свидетельствует, конечно, не о немецком «гуманизме», а о реализме и понимании долгосрочной перспективы».

Генерал-майор Д.Ф.Ч. Фуллер пишет: «В то время, когда его руки были заняты во Франции, Гитлер не пошел на акт возмездия. И все же не может быть сомнений в том, что...

продолжение воздушных ударов по немецким городам заставило его предпринять воздушное наступление против Англии» (Вторая мировая война. С. 222).

И снова приведем слова Б.Г. Лиддела Гарта: «Гитлер в то время, когда он обладал неизмеримым превосходством в мощи бомбардировочной авиации, явно не желал в полную силу выступить против городов своих противников. Он неоднократно пытался заключить соглашение об отказе от бомбардировки городов с воздуха даже в те дни, когда находился на пике своего могущества. Ни мы, ни американцы, когда они вступили в войну, не были сдержаны соображениями подсчета того, к чему могут привести эти ничем не ограниченные опустошительные рейды на территорию противника. Мы были одержимы мыслью уничтожить нацизм, невзирая на то, что еще помимо этого нам придется уничтожить» (Революция в ведении войны. С. 85).

Решение бомбить города, вместо того чтобы наносить удары по военным целям, в некоторой степени следует рассматривать и как жест отчаяния. Военные действия на суше зашли в тупик, и начало бомбардировок было вызвано скорее эмоциями, нежели трезвым расчетом. Оно было принято в соответствии с принципом «продолжать войну» (главный маршал авиации Харрис), с целью «заполнить перерыв перед тем, как можно будет перейти к следующему этапу боевых действий» (фельдмаршал А. Кессельринг).

На этом пути обе стороны, наивно веря в то, что не под-

дается анализу, все более и более стремительно сползали к такой форме авиационного противодействия, цели и методы которого с точки зрения морали являлись более чем сомнительными. Неограниченная бомбовая война началась прежде, чем были в достаточной мере изучены ее возможности с точки зрения стратегии.

Глава 3

СТРАТЕГИЯ ВОЗДУШНОЙ ВОЙНЫ

В настоящее время считается непреложным факт, что немецкая концепция ведения воздушной войны была неверной, даже фатальной для страны в то время, как английская доктрина доказала свою правильность и эффективность. В Германии это мнение подогревается общим разочарованием в результатах авиационного противодействия сторон. Такое разочарование испытали как военные, так и гражданское население. Этому значительно способствовала публикация наполненных пессимизмом произведений летчиков военного времени Х. Рикхоффа (Trumpf oder Bluff («Козыри или блеф»?) и В. Баумбаха (Zu Spat («Опоздавшие!»)), написанные соответственно в 1945 и 1949 гг. Подобные мысли неоднократно выражали представители самых разных слоев населения. Но тот, кто изучал более вдумчивые публикации последних лет, в которых рассматривалась проблема боевого применения авиации, должен спросить себя, можно ли столь категорично и однозначно высказываться о предмете, требующем тщательного всестороннего изучения.

Главной темой нападок разочарованных немцев является то, что вожди страны слишком увлеклись тактической авиа-

цией и вопросами ее взаимодействия с армейскими частями на поле боя, что не могло не отразиться негативно на планах развертывания стратегической авиационной войны и не позволило отработать соответствующую стратегию воздушного противодействия противнику. В 1935 г. первый начальник штаба люфтваффе выступил с рекомендацией разработки в рамках плана общего перевооружения Германии четырехмоторного бомбардировщика большого радиуса действия. Это, конечно, открыло бы немцам перспективы создания стратегической авиации. Тогда они, возможно, смогли бы догнать в этом вопросе англичан. Но, как считается, его недалекие последователи не сумели понять или попросту проигнорировали саму суть стратегии современной воздушной войны: достижение превосходства в воздухе с целью организации решающего стратегического авиационного наступления в тыл противника. Так, как гласит официальная история, Германия осталась без флота тяжелых бомбардировщиков, и в результате (хотя обычно это не говорится напрямую) она проиграла войну в небе и, как итог, войну как таковую.

Против такой упрощенной концепции можно возразить то, что с самого начала и по мере дальнейшего развития событий стратегия применения военной авиации определялась географическим положением двух главных противников страны.

С этой точки зрения важно понимать, находится ли противник на том же континенте или он отделен от страны оке-

аном, является ли противник, главным образом, сухопутной или морской державой. Островные государства зависят от морских сил; континентальным странам для обеспечения обороны нужна сильная армия. Авиация, ставшая новым видом вооруженных сил, наиболее тесно связана с военным флотом, а война в небе несколько походит на войну на море.

Британские разработки

Что касается Великобритании, там операции в воздухе тесно увязывались с действиями на море, а ВВС взаимодействовали с ВМС в вопросах обеспечения безопасности морских путей. Поэтому экипажи британских самолетов характером напоминали моряков, а в докладах о ходе выполнения операции типичным было выражение «капитаны и экипажи». Можно так же легко сравнить маршалов авиации с адмиралами. В то же время представители высшего командного состава люфтваффе имели звание фельдмаршала. Многие из них действительно имели звание фельдмаршала перед тем, как были переведены на службу в ВВС.

Согласно британской традиции стратегическая авиация является отдельным видом вооруженных сил. Он относительно малочисленный, но имеет высокоразвитую структуру служб технического обеспечения. Считалось, что такая организация позволяет снизить количество потерь и способствует более успешному выполнению боевой задачи. В старинной английской песне поется о великих героях нации, погибших в Трафальгарском сражении. О том же рассказывают и народные предания. 185 человек, которые сложили голову в той решающей битве на море, сделали для своей страны больше, чем 800 тысяч британских солдат, павших в боях на истощение на полях Франции и Фландрии во время Пер-

вой мировой войны. Типичный британский взгляд на ведение войны заключается в том, что ее следует выигрывать, по возможности, с минимальными потерями и обязательствами.

Но в те дни, когда война только начиналась, никто не мог представить, что потери Королевских ВВС во Второй мировой войне составят 79 281 человек убитыми. При этом только командование бомбардировочной авиации потеряло 44 тысячи убитыми, 22 тысячи ранеными и 11 тысяч пропавшими без вести. Иными словами, потери ВВС превышали потери армии в операциях вторжения и освобождения Европы. Ужасающие цифры потерь породили массу упреков в адрес командования в том, что бомбовая война была «самой неграмотной, жестокой и наиболее кровопролитной из всех форм ведения боевых действий» (капитан Сирил Фоллз), «таких нецивилизованных методов ведения войны мир не знал со времен монгольских опустошений» (Б.Г. Лиддел Гарт).

Несмотря на то что Англия явно склонялась к варианту ведения стратегической бомбовой войны, там никогда не забывали и о вопросах противовоздушной обороны. На начальном этапе войны силам ПВО фактически придавалось приоритетное значение. В то время истребительной авиации уделялось такое значение в обеспечении обороны островов, что она не уступала силам истребительного командования люфтваффе, а, согласно последним данным, даже превосходила их. В любом случае истребительная авиация была

тщательно подготовлена к отражению нападения противника, если таковое будет иметь место. Одновременно командование бомбардировочной авиации тогда жаловалось, что «не имеет мяса, чтобы прикрыть свои кости».

Начиная с 1935 г. полной поддержкой пользовалась программа создания четырехмоторного бомбардировщика, самолета, который должен был заставить остановиться сердце германской промышленности. Прошло семь лет, прежде чем британские власти с удовлетворением констатировали, что получили то, к чему стремились: в 1942 г. на вооружение поступили первые бомбардировщики «Галифакс» и «Ланкастер». Несмотря на свои относительно небольшие размеры, «Ланкастер» мог брать на борт 9 тонн бомбовой нагрузки без ущерба своим летным характеристикам. В этом «ни один другой бомбардировщик не мог с ним сравниться». До этого в распоряжении Великобритании не было бомбардировщика, способного причинить Германии серьезный ущерб.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.