

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА
ВОЕННАЯ ИСТОРИЯ

Дэвид Ирвинг

РАЗРУШЕНИЕ ДРЕЗДЕНА



**САМАЯ КРУПНОМАСШТАБНАЯ БОМБАРДИРОВКА
ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

1944—1945

Дэвид Ирвинг

Разрушение Дрездена.

Самая крупномасштабная бомбардировка Второй мировой войны. 1944-1945

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=609385

Разрушение Дрездена. Самая крупномасштабная бомбардировка Второй мировой войны. 1944–1945 гг. / Пер. с англ Л.А. Игоревского.:

Центрполиграф; Москва; 2005

ISBN 5-9524-2028-1

Аннотация

Британский военный историк Дэвид Ирвинг составил наиболее полную и объективную картину разрушения Дрездена – самой крупномасштабной бомбардировки Второй мировой войны. Автор потратил три года на изучение документов правительственных архивов, собрал подробные статистические данные о составе сил ударной авиации, свидетельства уцелевших жителей Дрездена, британских и американских летчиков. Эта книга представляет собой ценный вклад в историю военно-воздушных операций Второй мировой войны.

Содержание

Введение	4
Предисловие	11
От автора	15
Часть первая	21
Глава 1	21
Глава 2	46
Конец ознакомительного фрагмента.	47

Дэвид Ирвинг Разрушение Дрездена. Самая крупномасштабная бомбардировка Второй мировой войны. 1944–1945 гг

Введение

Я благодарен судьбе за представившуюся мне возможность написать введение к американскому изданию книги Дэвида Ирвинга «Разрушение Дрездена».

Вполне уместно, что я берусь за это, поскольку был первым командующим авиацией США в Европе в минувшей войне, а потом командовал 8-й воздушной армией в Англии с октября 1942 года по январь 1944 года, работая в тесном взаимодействии с высшими командующими Великобритании и США, которые организовывали и осуществляли авиарейды бомбардировщиков на германские объекты, в том числе на Дрезден. Я прекрасно помню директивы на выбор

целей и установки на проведение бомбардировок.

Есть личная и особая причина того, почему я с удовольствием пользуюсь возможностью высказать свое мнение об этой книге. Господин Ирвинг пишет на странице 150 английского издания: «1 января 1945 года генерал Икер посоветовал ему (генералу Спаацу, главнокомандующему ВВС США в Европе) не посылать тяжелые бомбардировщики для атаки транспортных узлов в малых немецких городах, потому что это приведет к большим жертвам среди гражданского населения, и немцы могут увериться в том, что американцы – варвары, в чем их и обвиняет национал-социалистическая пропаганда». Затем приводится мое высказывание: «Нам никогда не следует допускать того, чтобы в истории мы остались виновными в том, что во время этой войны бросали стратегические бомбардировщики против людей на улицах городов».

Сегодня, почти двадцать лет спустя, читатель вполне может на основании этого отрывка сделать вывод о том, что мои вышестоящие военные руководители, в том числе генерал Маршалл, генерал Эйзенхауэр, генерал Арнольд и генерал Спаац, выступали за нанесение ударов с воздуха по мирному населению или что я выносил обвинение британской политике бомбардировок. Ни один из них не был бы обоснованным. Никто из американского высшего командования никогда не выступал апологетом авианалетов против гражданского населения в Европе.

Политика бомбардировок, как и все главные военные решения, была одобрена главами правительств союзников – президентом Рузвельтом, премьер-министром Черчиллем и маршалом Сталиным – по совету их начальников штабов.

Когда в 1942 году я впервые прибыл в Англию, чтобы принять командование нашими авиагруппами и организовать в тесном взаимодействии с британским командованием бомбардировочной авиации совместные наступательные действия военно-воздушных сил, все директивы от глав государств и начальников объединенного штаба шли через начальника штаба Королевских ВВС Великобритании маршала Портала. Было абсолютно ясно, и с этим соглашались все стороны, что британские ночные бомбардировки, которые были одобрены и осуществлялись, были соответственно дополнены бомбовыми ударами в дневное время по важным военным объектам противника, базам подводных лодок, авиационным и танковым заводам, а позднее по нефтяным заводам и средствам транспортировки нефти. Это решение было одобрено на конференции в Касабланке.

Совместные американо-британские бомбовые атаки заставили немцев в значительной мере укрепить свою противовоздушную оборону, чтобы она могла стоять на страже круглые сутки. Эта необходимость отрывала тысячи рабочих с военных заводов и значительно сокращала количество дивизий, которые немцы могли направить на Восточный фронт. Более полумиллиона немцев были денно и нощно

но заняты тем, что защищались от воздушных атак.

Наши «Летающие крепости» и «либерейторы» были предназначены для дневных бомбардировок. Они летали сомкнутым строем для оказания взаимной поддержки, и бомбардир находил цели и наносил удары по важным объектам, таким, как военные заводы. Однако в условиях непогоды цели часто становились плохо различимы. Позже был разработан радар, который использовали для распознавания целей через облачный покров. При этом способе никогда не достигалась такая же точность, как при бомбардировках по визуально определяемым целям, и понятно, почему немцы иногда обвиняли нас в неразборчивости при бомбардировках района.

Помимо того важные объекты противника зачастую располагались прямо в густонаселенных центрах или вблизи них, для всех было ясно, что многие мирные граждане будут убиты или останутся без жилья, когда эти цели подвергнутся атаке. По этой причине мы, однако, никогда не оставляли в целости важной цели. Я никогда не считал во время войны и не считаю сейчас, что завод, выпускающий самолеты, бомбы, танки, подлодки или стрелковое оружие, должен быть пощажен, лишь бы не подвергать опасности гражданское население на вражеской территории. Особенно это касалось гражданских лиц, работающих на заводах по выпуску вооружений, которое затем применялось против наших доблестных солдат, моряков и летчиков. Квалифицированный

рабочий на немецком военном заводе вносил свой вклад в причинение нам ущерба столь же явно, как и противник в военной форме.

Нашей задачей и нашим долгом было привести войну к успешному завершению как можно скорее. Враг мог быть разгромлен тогда, когда он потеряет волю к борьбе; наши бомбардировки были направлены на такое завершение.

Главы правительств союзников, их начальники штабов и высшие фронтовые командиры не были злодеями или варварами, которые получают удовольствие, забирая человеческие жизни. Я хорошо знал этих людей. Меня восхищали их обычаи, и я их уважал, так же как их личностные качества и абсолютную преданность выполнению своего воинского долга, своей стране и своему народу.

Мне трудно понять англичан или американцев, которые оплакивают убитых граждан из стран противника, но которые и слезы не пролили за наших доблестных летчиков, не вернувшихся из боя с жестоким врагом. Думаю, что господину Ирвингу не помешало бы вспомнить, когда он рисовал жуткую картину гибели мирных граждан в Дрездене, о том, что «Фау-1» и «Фау-2» в то же самое время падали на Англию, убивая без разбора ни в чем не повинных граждан — мужчин, женщин и детей. А они были сконструированы и запущены именно с этой целью. Неплохо бы также вспомнить Бухенвальд и Ковентри.

Я очень внимательно прочитал эту книгу Дэвида Ирвин-

га и обнаружил захватывающее подробное изложение самой смертоносной воздушной атаки минувшей войны. Эта книга представляет собой ценный вклад в историю военно-воздушных операций Второй мировой войны. Она будет чрезвычайно интересна нескольким тысячам летчикам, которые пилотировали наши бомбардировщики и истребители в последней войне, и станет ценным историческим документом и справочником для всех библиотек во все времена.

В своей книге Ирвинг беспокоится по поводу того, было ли основание считать Дрезден целью военного значения. Довольно странно, что такого же рода рассуждения часто бытуют и сегодня. Наше высшее руководство военно-воздушных сил отстаивает стратегию «сил сдерживания». Все военные летчики, как правило, полагают, что наше оружие должно разрабатываться и производиться в количестве, достаточном для того, чтобы уничтожить военно-промышленный потенциал противника, а не его города. Тем не менее некоторые отстаивают точку зрения о том, что нам требуется лишь в достаточном количестве ядерное оружие для того, чтобы разрушить крупные административные центры. По странному совпадению те, кто сегодня активно осуждают бомбежки гражданских объектов в прошлую войну, оказываются толпой, которая ничтоже сумняшеся ратует за то, чтобы у нас на случай чрезвычайной ситуации в будущем было достаточно оружия лишь для того, чтобы разрушить города противника.

Огромным вкладом в книгу Дэвида Ирвинга, по моему

мнению, является предисловие к британскому изданию, написанное маршалом авиации сэром Робертом Сондби. По моему, достойны похвалы его резонные выводы, вынесенные на суждение читателя, особенно следующий: «Будем же надеяться, что ужас, который выпал на долю Дрездена и Токио, Хиросимы и Гамбурга, донесет до сознания всей человеческой расы понимание никчемности, дикости и абсолютной бесполезности современной войны. Однако мы не должны совершить фатальной ошибки, полагая, что войны можно избежать односторонним разоружением, обращением к пацифизму или добиваясь недостижимого нейтралитета».

Я глубоко сожалею, что британские и американские бомбардировщики убили 135 тысяч человек в атаке на Дрезден, но помню, кто начал последнюю войну, и сожалею, даже еще больше, о 5 миллионах унесенных жизней союзников, приложивших все силы для полного и абсолютного уничтожения нацизма.

Айра К. Икер,

генерал-лейтенант ВВС США (в отставке)

Предисловие

Когда автор этой книги предложил мне написать к ней предисловие, моей первой реакцией было сомнение, ведь я был причастен ко всей этой истории. Но, несмотря на то, что я имел к этим событиям самое непосредственное отношение, я никоим образом не был ответствен за решение провести полномасштабную воздушную атаку Дрездена. Не был за него ответствен и мой главнокомандующий сэр Артур Харрис. Нашим делом было наилучшим образом выполнить приказ, а директива поступила из военно-воздушного министерства. Но в данном случае военно-воздушное министерство просто передавало указания, полученные от тех, кто отвечал за ведение войны на более высоком уровне.

Эта книга – впечатляющее произведение. В ней описана история в высшей степени драматичная и запутанная, поскольку она все еще несет в себе элемент загадки. Я пока не удовлетворен тем, насколько полно себе представляю, почему все это произошло. Автор проявил огромное трудолюбие и терпение, собрав все свидетельства, отделив факты от вымыслов и представив нам подробный отчет, пожалуй, настолько близкий к истине, насколько это вообще возможно.

Того, что бомбардировка Дрездена была огромной трагедией, никто не станет отрицать. В то, что она действительно была военной необходимостью, прочитав эту книгу, поверят

немногие. Это было одним из тех ужасных событий, вызванных несчастливym стечением обстоятельств, которые иногда случаются во время войны. Те, кто дали добро на это предприятие, не были ни злобными, ни жестокими, хотя вполне вероятно, что они были слишком далеки от суровых реалий войны для того, чтобы полностью отдавать себе отчет в том, насколько ужасающей была мощь бомбардировок с воздуха в ту весну 1945 года.

Сторонники ядерного разоружения, кажется, полагают, что если они достигнут своей цели, то война станет выносимой и приемлемой. Им бы не помешало прочитать эту книгу и задуматься над судьбой, выпавшей на долю Дрездена, где погибли 135 тысяч человек в результате авианалета с использованием обычных видов оружия. В ночь с 9 на 10 марта 1945 года воздушная атака на Токио американских тяжелых бомбардировщиков, с использованием зажигательных и фугасных бомб, привела к гибели 83 793 человек.

Сегодняшнее ядерное оружие, конечно, значительно мощнее, но было бы ошибкой полагать, что, если бы оно было упразднено, большие города не были бы превращены в пыль и пепел, а население избежало бы ужасных жертв от авианалетов с использованием обычного оружия. И если исчезнет боязнь ядерного возмездия, которое делает современную полномасштабную войну равнозначной взаимному уничтожению, то это может вновь сделать обращение к войне привлекательным для агрессора.

Не настолько уж то или иное средство ведения войны аморально или бесчеловечно. Аморальна сама война. Если уж полномасштабная война развязана, она никогда не станет гуманной или цивилизованной, и, если какая-либо сторона попытается сделать это, скорее всего, она потерпит поражение. До тех пор пока мы будем обращаться к войне, чтобы урегулировать противоречия между нациями, нам придется выносить ужас, бесчеловечность и произвол, который несет с собой война. Таков, по моему мнению, урок Дрездена.

Ядерная мощь, наконец, привела нас к горизонту конца полномасштабной войны. Сегодня она слишком жестока для того, чтобы быть практическим средством разрешения каких-либо разногласий. Никакая цель в войне, никакая потенциальная выгода, которую может принести война, не будет стоить ни гроша, если на другой чаше весов – ужасные разрушения и жертвы, которые понесут обе стороны.

Никогда не было ни малейшей надежды устранить войну соглашением о разоружении или соображениями морали и гуманности. Если война исчезнет, то это произойдет потому, что она станет настолько неимоверно разрушительной, что уже не сможет больше служить какой-либо сообразной цели.

Эта книга беспристрастно и честно повествует о глубоко трагичном эпизоде военного времени как о примере отсутствия в человеке гуманности. Будем же надеяться, что ужас Дрездена и Токио, Хиросимы и Гамбурга доведет до сознания всего человечества тщетность, дикость и абсолютную

бесполезность современной войны.

Однако мы не должны делать роковой ошибки, полагая, что войны можно избежать односторонним разоружением, обращением к пацифизму или стремясь к недостижимому нейтралитету. Именно баланс ядерных сил будет поддерживать мир до тех пор, пока человечество однажды образумится, что обязательно произойдет.

Маршал авиации сэр Роберт Сондби

От автора

Прошло три года с тех пор, как я взялся собрать воедино все нити в истории атаки на Дрезден, чтобы распутать сложную паутину лжи и хитросплетений вражеской пропаганды военного времени вокруг истинной причины выбора цели. Я также решил детально проанализировать историческую значимость планов, касающихся бомбардировок, принятых в феврале 1945 года, в числе которых имели место три крупных авианалета на Дрезден. Я попытался реконструировать эту атаку поминутно в течение четырнадцати часов и десяти минут тройного удара, от которого, по неопровержимым данным, погибло более 135 тысяч жителей города, население которого возросло вдвое по сравнению с мирным временем за счет массового притока беженцев с Востока, пленных из армий союзников и русских и тысяч подневольных рабочих. В силу самых разных причин в городе было много военнослужащих помимо тех, которые находились в военных госпиталях. Только одни самые крупные казарменные сооружения в Дрездене-Нойштадте (Новом городе) обеспечивали жильем несколько тысяч человек. Но эти казармы не стали эпицентром атаки и оставались невредимыми до конца апреля 1945 года. В огне дрезденского пожара жертв среди военного персонала было относительно мало.

Как меня и предупреждали, когда я занялся этим делом, моя задача не была такой простой, как в случае, если бы атака на Дрезден произошла в первые дни войны.

Что касается раннего периода войны, то в Вашингтоне и Лондоне есть подборки захваченных документов люфтваффе, но германские журналы боевых действий в ходе войны 1945 года были почти все уничтожены в дни финального краха.

Таким образом, большая часть моей работы вылилась в то, чтобы установить главных действующих лиц и летчиков, участвовавших в трех налетах на Дрезден. Выражаю свою благодарность двумстам британским летчикам, которые с готовностью предоставили мне обрывки необходимой информации. Подобным же образом несколько сот членов экипажей американских бомбардировщиков и истребителей сопровождения проинформировали меня о деталях, без которых написать главу об атаках американцев было бы невозможно. Изложение фактов, касающихся действий люфтваффе во время авианалетов, в силу обстоятельств дается более схематично. Число летчиков-истребителей, которые не только участвовали в оборонительных операциях в ночь, когда Дрезден стал главной целью нанесения удара, но и выжили в войне, поистине невелико. Я признателен западно-германским газетам, и особенно газете «Дойче фернзеен», за содействие в поиске бывших летчиков из личного состава люфтваффе. На основании их свидетельств дается описание

событий ночей 13 и 14 февраля 1945 года, отразивших трагикомический паралич ночной истребительной авиации.

Материал, касающийся описания объекта и последствий атаки для тех, кто там находился, поступал из самых различных источников, и не в последнюю очередь от двух сотен бывших жителей Дрездена. В некоторых главах я в значительной степени опирался на авторитетный труд официальной истории «Стратегические наступательные действия авиации против Германии в 1939–1945 годах», авторами которого являются сэр Чарльз Вебстер и Ноубл Фрэнклэнд. Выражая свою признательность этому труду, я хотел бы подчеркнуть, что во всех выдержках из него, на которые я ссылаюсь или на информацию из которых опираюсь, все выводы (за исключением тех, что явствуют из приводимых цитат) целиком и полностью принадлежат мне. Когда я употребляю выражение «официальные историки», то обращаюсь к его авторам.

Изложение описания проведения бомбовых атак было бы неполным без подробных статистических данных о составе сил ударной авиации и самолетов наведения, которые были предоставлены отделом истории военно-воздушного министерства, и без полной информации, предоставленной летчиками головных бомбардировщиков, участвовавшими в двух атаках Королевских ВВС на Дрезден. Они также просмотрели готовые рукописи на предмет упущений или некорректного описания деталей. В поиске выживших после этих атак

из числа летного персонала необходимую помощь предоставили многие газеты, такие как «Дейли телеграф», «Гардиан», «Скотсмэн», «Нью-Йорк таймс», «Вашингтон пост», журнал ассоциации Королевских ВВС «Эйр мэйл» и журнал ВВС США.

Вне всякого сомнения, еще много можно написать о трагедии Дрездена. Некоторые из загадок относительно разрушения этого города, вероятно, так и останутся неразгаданными. Многие из них, конечно, будут прояснены, когда американскому историку Джозефу Уорнеру Эйнджелу-младшему из исторического отдела ВВС США будет разрешено опубликовать его собственное секретное исследование авиарейдов на Дрезден. Оно было написано несколько лет назад для американского правительства. Господин Эйнджел – единственный историк, имеющий доступ к материалу, содержащему бумаги и послания за личной подписью, которыми обменивались Рузвельт, Черчилль, Эйзенхауэр и русский партнер последнего. В его распоряжении также были копии документов штабных офицеров оперативного и более высокого уровня.

Как господин Эйнджел, так и я неоднократно обращались с просьбами о полном рассекречивании этого исследования, и наши просьбы полностью поддерживали генерал Спаац и другие высшие офицеры ВВС США. Эти попытки добиться для него снижения уровня секретности от прежнего «совершен-

но секретно» пока что удаются. Может быть, к двадцатой годовщине события и этот документ увидит свет.

Нельзя также не выразить признательность библиотеке Винера в Лондоне за возможность воспользоваться ее обширной подборкой литературы по социалистическим странам и странам-союзницам по коалиции, особенно для написания главы «Реакция в мире», в которой самым подробным образом рассматривается разнузданная пропаганда, которую развязали симпатизирующие Германии государства. При этом особое внимание обращается на радиопередачи, записанные на пунктах радиоперехвата Би-би-си по всему миру.

Данные об окончательном количестве убитых в Дрездене решительно отличаются друг от друга. Общепринятым источником информации о жертвах авианалетов является доклад главы местного полицейского ведомства, однако ни начальник полиции Дрездена, ни его доклад – если таковой в самом деле был когда-либо написан – не дожили до конца войны. К сожалению, и имперское статистическое управление уже 31 января, то есть за две недели до дрезденской катастрофы, прекратило вести учет погибших от авианалетов.

Поэтому в ходе работы над книгой автор опирался на данные, предоставленные ему дрезденским официальным представителем, ответственным по отделу регистрации умерших в бюро пропавших без вести. Этими же окончательными ста-

тистическими данными пользовался и сам начальник полиции. Он установил, что по самым скромным подсчетам 135 тысяч человек были убиты, включая как немцев, так и иностранцев, в том числе иностранных рабочих и военнопленных. В то же время автор получил информацию из федерального министерства статистики Германии о том, что вскоре после авиарейдов, по оценке компетентного представителя в Берлине государственной службы спасения и социального обеспечения пострадавших от авианалетов, число погибших в Дрездене составило от 120 до 150 тысяч человек. Цифра 135 тысяч выше, чем общепринятый минимум в 35 тысяч, и ниже, чем 200 тысяч и более высокие цифры, приводимые американскими властями.

Цифра шокирует многих британцев, для которых она до сих пор была неизвестна, но к состраданию к мирным германским гражданам, пережившим события февраля 1945 года, можно добавить тот факт, что к страданиям мирных граждан нейтральных стран и стран-союзниц во Второй мировой войне немцы проявляли мало сострадания.

Часть первая

Дрезден: прецеденты

Глава 1

Они посеяли ветер

Историки, пишущие об авиации, прослеживают события от самых первых воздушных атак против Германии до событий 10 мая 1940 года.

До этого дня воздушные атаки Королевские ВВС осуществляли лишь по крупным боевым кораблям, мостам или артиллерийским позициям. В ходе вторжения нацистов в Польшу в сентябре 1939 года бомбардировки Варшавы авиацией люфтваффе, приведшие к жертвам среди мирного населения в этом городе, прежде чем он сдался, создали прецедент с точки зрения британцев. Следует заметить, что нет ни одного международного закона, специально рассматривающего вопрос о ведении воздушной войны, хотя определенные положения Гаагской конвенции были применимы к такой войне.

Военные корабли в канале города Киль были атакованы еще 4 сентября 1939 года, но только в ночь с 19 на 20 марта 1940 года первые бомбы были сброшены на землю Гер-

мании, когда подверглась бомбежке база морской авиации на Зильте. Тремя днями ранее люфтваффе совершило налет на Оркнейские острова, в результате чего был убит мирный британец.

Королевские военно-воздушные силы, тем не менее, ограничивали свои операции над Германией до «никелирования» – сбрасывания листовок для рейха, что продолжалось до вечера 10 мая 1940 года, когда началось вторжение немцев во Францию, Нидерланды, Бельгию и Люксембург. Но это был и день, в который Невила Чемберлена, ярого противника использования бомбардировщиков в качестве оружия устрашения, сменил Уинстон Черчилль.

10 мая 1940 года в 15.59, в теплый, но облачный день, ближе к вечеру на юге Германии появились три двухмоторных самолета, летевшие на высоте около 1500 метров. Они вынырнули из дождевых облаков над Фрейбургом–им-Брейсгау. Каждый из самолетов сбросил серию бомб, и все они быстро удалились. Небольшие, 50-килограммовые бомбы охватили взрывами весьма обширную территорию, прилегающую к первоначально намеченной цели, – аэродрому истребительной авиации. Лишь десять бомб упали на аэродром, в то время как тридцать одна, в том числе четыре неразорвавшихся, упала в черте города, в его западной части; шесть неподалеку от казарм Галлвац и одиннадцать – на центральный вокзал. Две бомбы упали на детскую игровую площадку на Кольмарштрассе. Начальник полиции доложил

о пятидесяти семи погибших, включая двадцать два ребенка, тринадцать женщин, одиннадцать гражданских мужчин и одиннадцать солдат.

Реакция германского министерства пропаганды последовала немедленно, и официальное информационное агентство заявило, что «три вражеских самолета сегодня бомбили незащищенный город Фрейбург-им-Брейсгау, который находится полностью за пределами зоны боевых действий Германии и в котором нет военных объектов». Оно также подчеркнуло, что германские военно-воздушные силы адекватно ответят на эту «незаконную операцию»: «теперь в ответ на любые систематические бомбардировки населения Германии впятеро большее число немецких самолетов будут атаковать британские или французские города».

Секретный доклад с поста наблюдения во Фрейбурге о том, что там замечены три немецких бомбардировщика «хейнкель», сбрасывающие серии бомб на город, лишь еще больше запутал дело.

Однако французы, которых обвинили в осуществлении этой атаки, настаивали на своей невиновности, несмотря на то что в этом районе был замечен самолет «Потез-63». Вторя их заявлению, военно-воздушное министерство Великобритании опубликовало недвусмысленное предупреждение о том, что рассматривает утверждения Германии как «не соответствующие действительности и очередной пример немецкого лицемерия». Оно заподозрило в этом попытку

заранее сфабриковать основание для атак на города союзников, и вечером 10 мая британское правительство сделало формальное заявление. Напоминая, что 1 сентября 1939 года оно давало заверения президенту все еще номинально нейтральных Соединенных Штатов в том, что Королевским ВВС дано указание, запрещающее бомбежку гражданского населения (заверения, которые, следует отметить, британский премьер-министр строго соблюдал), теперь оно публично объявило, что «оставляет за собой право на любые действия, которые посчитает адекватными» в случае германских авианалетов на гражданское население. В действительности Фрейбург подвергся бомбежке немецкой авиации, хотя это и не обязательно был детально разработанный секретный замысел.

В тот же день, когда произошел инцидент во Фрейбурге, немцы оккупировали Голландию, Бельгию и Люксембург. И хотя по сравнению с другими событиями того же дня фрейбургский инцидент имел второстепенное значение, это был очередной удар по незыблемости принципов гуманизма при ведении воздушной войны.

Через четыре дня после события во Фрейбурге люфтваффе совершило наиболее печально знаменитый авиарейд во всей войне, который произошел во время сражения за мужественный Роттердам. Подобно атаке на Фрейбург, этот рейд укладывался в концепцию воздушной атаки, тем не менее, любая оценка начальной фазы бомбовой войны была бы в

значительной степени неполной без описания обстоятельств, влияющих на британское общественное мнение относительно более поздних сокрушительных атак Королевских ВВС на германские города.

Сам премьер-министр военного времени впоследствии говорил о «давно подготовленном предательстве и жестокости, кульминацией которых стала бойня в Роттердаме, где было совершено массовое убийство голландцев».

Теоретические оправдания возможны, как явствует из внимательного изучения более поздних записей. Несмотря на то что многие наиболее важные документы люфтваффе сгорели во время пожара в Потсдаме в ночь с 27 на 28 февраля 1942 года, происхождение и природа атак могут быть четко обозначены: к 13 мая части 22-й воздушно-десантной дивизии численностью до 400 человек оказались в тяжелом положении на позиции, где они высадилась 10 мая, к северо-западу от Роттердама. 9-я танковая дивизия и 3-й батальон 16-го пехотного полка прорвались в город вплоть до моста через Маас, захваченного в самый первый день наступления парашютных частей, чтобы предотвратить попытки голландцев его разрушить; мост был оплотом голландцев. В 4.00 вечера 13 мая подполковник фон Хольтиц, командир 3-го батальона 16-го пехотного полка, направил делегацию к голландскому коменданту города с требованием о немедленной сдаче. Комендант полковник Шарро отказался от переговоров, и все указывало на то, что в течение ночи голландцы бу-

дут вести артиллерийский огонь по позициям немцев. 22-я воздушно-десантная дивизия, окруженная на другой окраине Роттердама, прибегла к воздушной атаке позиций артиллерии голландцев, прежде чем была осуществлена бомбардировка всего города.

Однако, несмотря на острую необходимость такой тактической атаки, окончательные распоряжения о проведении роттердамской операции предполагали другую цель. Сопротивление в Роттердаме должно было быть сломлено любыми средствами (генерал фон Кюхлер, командующий 18-й армией, отдал приказ XXXIX армейскому корпусу в 6.45 вечера 13 мая). При необходимости город окажется под угрозой разрушения, что и должно быть приведено в исполнение.

2-й воздушный флот, под командованием Кессельринга, выделил эскадру бомбардировщиков KG54 для проведения роттердамской операции, и вечером 13 мая командир KG54 полковник Лакнер был направлен на командный пункт 7-й воздушно-десантной дивизии, чтобы получить карту целей. На карте были обозначены участки обороны голландцев, которые должны были быть разрушены массовой бомбардировкой, как об этом полковник Лакнер позднее рассказывал Хансу Якобсену, германскому автору самого полного изложения роттердамских событий. Следует заметить, что нет документального свидетельства в поддержку утверждения Лакнера о том, что только эти участки обороны должны были быть атакованы. Даже отчет отдела истории воен-

но-воздушного министерства о роттердамской атаке, опубликованный в томе официальной истории Второй мировой войны в виде приложения, в некоторых отношениях не корректен.

В тот же вечер переводчику 9-й танковой дивизии было приказано подготовить текст ультиматума голландскому командованию в следующих выражениях: «Сопrotивление, оказываемое наступающей германской армии, заставляет меня довести до вашего сведения, что в случае, если сопротивление не прекратится немедленно, результатом этого будет полное уничтожение города. Как человек, занимающий ответственное положение, прошу вас использовать свое влияние, чтобы избежать этого. В качестве жеста доброй воли прошу вас прислать парламентария. Если в течение двух дней я не получу ответа, то буду вынужден применить жесткие методы уничтожения. *Шмидт*, командующий войсками».

Это была явная угроза голландцам, но генерал Шмидт, командовавший XXXIX армейским корпусом, совершенно очевидно выразил надежду, что голландцы проявят благоразумие и капитулируют.

Ничего удивительного, что голландцы не увидели резона в таком опрометчивом поступке – они все еще надежно удерживали Роттердам.

Немецкий парламентарий не возвращался вплоть до 13.40 14 мая, так как голландцы удерживали его, пытаясь тянуть

время. Ожидали высадки британского воздушного десанта с пополнением, но он так и не появился. Тем не менее, Шарро сказал, что пошлет в 14.00 полномочного представителя для переговоров.

У генерала Шмидта не было другого выхода, кроме как отсрочить авианалет, запланированный на 15.00. Он радировал в штаб 2-го воздушного флота: «Атака отложена в связи с переговорами. Возвращайте самолеты на позиции стартовой готовности».

На аэродромах в городах Квакенбрюк, Дельменхорст и Хойя в Северной Германии около ста самолетов эскадры KG54 уже получили инструкции атаковать очаги сопротивления в Роттердаме двумя колоннами бомбардировщиков. Время полета до Роттердама составило бы от 95 до 100. После того как вышли все сроки возвращения полномочного представителя, был дан кодовый сигнал к атаке. Тем временем 22-я воздушно-десантная дивизия вновь отчаянно радировала о помощи.

Эскадра KG54 получила инструкции атаковать «в соответствии с планом», до тех пор пока красная сигнальная ракета в последнюю минуту не объявит о сдаче Роттердама. Два строя бомбардировщиков стартовали. Правую колонну составляла группа II./KG54, вторую – группа I./KG54. Голландцы все еще оттягивали время, заявив, что, поскольку послание генерала Шмидта «не было подписано, как полагается, с указанием звания», они не собираются принимать его;

а голландский посланец, капитан Бакер, уполномочен прояснить условия капитуляции, выдвигаемые немцами. Прошло 40 драгоценных минут, пока генералы Штудент, Шмидт и Хубицки (командующий 9-й танковой дивизией) сформулировали условия.

К тому времени до часа «Ч», определенного для отсроченной атаки на Роттердам, оставалось пять минут.

Однако возможности передать сигнал об отзыве бомбардировщиков «хейнкель», когда они подлетали к районам выхода на цели, пересекая границу с Нидерландами, и находились в радиусе только очень близкой радиосвязи, не было. Генерал Шпейдель направил истребитель, пилотируемый подполковником Рикхоффом, чтобы обогнать бомбардировщики и оказаться впереди них, но безуспешно.

Услышав шум моторов приближающихся бомбардировщиков, Шмидт приказал выпустить красные ракеты – условный сигнал к свертыванию атаки.

Командир одной из колонн эскадры I./KG54, атаковавших Роттердам с юга, докладывал: «Я сосредоточил внимание на том, чтобы заметить какой-либо красный сигнал. Мой штурман-бомбардир сообщил результаты прицеливания. Когда он доложил, что ему придется сбросить бомбы, чтобы не проскочить цель, что было очень важно, поскольку совсем близко находились позиции германских войск, я отдал приказ на бомбометание точно в три часа. Как раз в этот момент я и увидел злополучный слабый красный огонек выпущен-

ной по дуге сигнальной ракеты, вместо ожидаемого красного света сигнальной лампы. Мы не могли задержать бомбы, потому что сбрасывание их полностью автоматизировано. Не могли этого сделать и два других самолета моего головного звена. Они сбросили свои бомбы, как только увидели, что мои бомбы пошли вниз. Но сигнал моего радиста как раз вовремя поступил к экипажу другого самолета.

Из ста самолетов HeIII лишь сорок вовремя услышали сигнал; остальные нанесли массированный удар по намеченным целям.

Непосредственно перед боевым вылетом был перекрыт главный источник водоснабжения, а поскольку в результате предыдущих налетов каналы сильно обмелели, слабая местная пожарная служба не могла справиться с быстро распространявшимся огнем, особенно потому, что одним из наиболее сильно пострадавших зданий был маргариновый завод, из которого вырывались потоки горящего масла. Фактически немцы, не отступая от привычки совершения авианалетов на позиции артиллерии, не применяли зажигательных бомб. Было сброшено 94 тонны бомбового груза, представленного 1150 50-килограммовыми и 158 200-килограммовыми бомбами. Для сравнения скажем, что почти 9 тысяч тонн фугасных и зажигательных бомб было сброшено на внутренний порт Дуйсбург в Руре в ходе нанесения тройного удара 14 октября 1944 года.

В 15.30 Роттердам капитулировал, комендант выражал

резкий протест по поводу того, что переговоры о сдаче города уже вот-вот должны были начаться, до того как началась атака.

В 19.30 генерал Винкельман, главнокомандующий голландцев, выступил по радио с сообщением о том, что Роттердам подвергся бомбардировке, став жертвой тотальной войны, и его судьбу могут разделить Утрехт и другие города, поэтому сопротивление прекращается.

В качестве действий непосредственной поддержки этот полет был сокрушительным; в качестве стратегического «рейда устрашения» атака не могла бы достичь своей цели более впечатляюще. Однако военные лидеры Германии упорно настаивали на том, что этот налет преследовал исключительно тактические цели. «Разве ваша цель не состояла в том, чтобы сохранить тактическое преимущество, терроризируя жителей Роттердама?» – спросил сэр Дэвид Максвелл фельдмаршала Кессельринга в Нюрнберге в 1946 году. «Это я могу отрицать с чистой совестью, – ответил Кессельринг. – У нас была только одна задача: обеспечить авиационную поддержку войскам Штудента». Как свидетель защиты германской стороны, вряд ли он мог сказать что– либо иное.

Коммюнике германского Верховного командования 15 мая 1940 года провозглашало с откровенной наглостью, что под натиском атак немецких пикирующих бомбардировщиков и неотвратимого танкового штурма Роттердам капитулировал и таким образом избежал разрушения.

По меркам военного времени жертвы были небольшими: погибло 980 человек, по большей части гражданские лица, в пожарах, охвативших 2,9 квадратного километра территории важнейшей части города. Сильные пожары все еще полыхали в ряде мест, когда наспех организованные пожарные полки под командованием генерала Румпфа прибыли несколькими днями позднее. Огнем были уничтожены 20 тысяч зданий, и 78 тысяч человек остались без крова.

С падением Роттердама и остальной Голландии, не говоря уже о провинции Зееланд, союзникам оставалось только собирать среди развалин все, что могло им пригодиться. 16 июля были сделаны первые «выстрелы», которым предстояло вылиться в опасную пропаганду воздушной войны: дипломатическая миссия Королевства Нидерланды в Вашингтоне распространила заявление, на которое британский премьер-министр военного времени опирается в своих мемуарах. Заявление голландцев гласило: «Когда Роттердам подвергся бомбардировке, капитуляция голландской армии германскому Верховному командованию уже совершилась. Преднамеренное, злодейское нападение на безоружных, беззащитных граждан Роттердама – это преступление. В течение семи с половиной минут, когда самолеты находились над городом, были убиты 30 000 человек – 4000 ни в чем не повинных мужчин, женщин и детей погибали каждую минуту».

Американцы ужаснулись, а члены киносъемочных групп британских и американских военно-воздушных сил, долж-

но быть, покраснели от смущения, когда прочитали, каким было «последнее дьявольское прикосновение к этому сотворенному человеком аду, когда немцы сделали кинофильм о воздушной войне на основании своих злодеяний».

Вряд ли стоит вдаваться в подробности подготовки и исполнения немцами атаки на Роттердам в книге, целью которой является рассказ о том, как был нанесен тройной удар по Дрездену пять лет спустя. Волей– неволей тянет опираться на современные публикации о том, что творили немцы, особенно в поддержку того предположения, что в случае с Дрезденом и другими крупными операциями воздушной войны против Германии немцы лишь пожинают плоды бури, которую устроили их лидеры, посеяв ветер в 1940 году. Впечатляющие преувеличения живучи – не в меньшей степени те, что появляются в крайней необходимости повышения морального духа в военное время. Однако объективный исторический исследователь должен фиксировать только то, что происходило в действительности. В противном случае он оказывает плохую услугу последующим поколениям.

Была ли это тактическая операция или – как позже заявили в Нюрнберге – исключительно акция по терроризированию гражданского населения – это вопросы морали. Бомбежка в любом случае не может считаться незаконной с точки зрения статьи 25 Гаагской конвенции 1907 года, которую подписывали как Великобритания, так и Германия: Роттердам не был незащищенным городом.

Но такие соображения представляются чисто академическими на фоне преступного захвата нацистами нейтральной Голландии.

Главнокомандующий истребительной авиацией Королевских ВВС не сомневался, что люфтваффе не может быть разгромлено на континенте; бомбардировщики и истребители противника каким-то образом следовало выманить или спровоцировать на дневные воздушные бои над Британскими островами, в пределах досягаемости превосходящих сил истребительной авиации Королевских ВВС, действующих в обороне. Ввиду этой необходимости первая атака была начата по целям восточнее Рейна в тот вечер, когда миру было объявлено о роттердамском авианалете. Из 96 посланных бомбардировщиков менее 25 даже не могли утверждать, что обнаружили свои цели. Ни один вражеский истребитель не был отвлечен от операций по поддержке германских сил в сражении за Францию. Только когда пала Франция, а Королевские ВВС повторно атаковали континентальную часть Германии, фюрер решил переключить внимание на промышленные объекты в Лондоне.

В ночь с 25 на 26 августа 1940 года была предпринята первая атака Королевских ВВС на столицу рейха в отместку за первые бомбы, сброшенные в центре Лондона, которые повредили церковь Сейнт Джайлз, Крипплгейт. Битва за Британию к этому времени шла уже более шести недель. Пер-

вая крупномасштабная атака на Соединенное Королевство была проведена 10 июля, когда 70 немецких самолетов совершили налет на доки Южного Уэльса. В течение пятидесяти двух дней в ходе воздушных налетов на Британию было убито 1333 мирных жителя. Атаки становились все более интенсивными и достигли апогея примерно в середине августа, при этом основными целями были аэродромы. Атаки на Портсмут, Саутгемптон, Гастингс и Веймут последовали через считанные дни за массированными авиарейдами 15-го числа. Они охватили большой район, включая Ньюкасл и Кройдон. При этом немцы потеряли в общей сложности 76 самолетов. На следующий день первые бомбы упали на окраины Лондона. 18-го был сбит 71 самолет противника. Однако уже через шесть дней в ночь на 24-е люфтваффе снова подвергло атаке обширный район сосредоточения городов, включая Лондон, Бирмингем и Ливерпуль.

Несмотря на неудачи Королевских ВВС, даже в ночи вслед за их первой атакой с целью причинения серьезного ущерба столице рейха, этот новый штурм дал фюреру, все еще находящемуся под впечатлением триумфального наступления на Западе, необходимый ему предлог. В своей речи 4 сентября в Шпортпалас в Берлине он провозгласил: «Если они угрожают атакой нашим городам, то мы сотрем с лица земли их города». Не испугавшись, Королевские ВВС предприняли новые рейды на Берлин, в том числе крупный налет 6-го числа.

7 сентября ближе к вечеру, через три дня после его угрозы и спустя две недели после первого штурма Берлина Королевскими ВВС, люфтваффе впервые во время дневного рейда продемонстрировало свою мощь над Лондоном. 247 бомбардировщиков в сопровождении нескольких сотен истребителей нанесли удар по нефтехранилищам и портовым сооружениям в нижнем течении Темзы, сбросив 335 тонн фугасных и 440 тонн зажигательных бомб. Это событие знаменовало окончание Битвы за Британию. Люфтваффе утверждало, что в последующих авианалетах на Лондон сбросили 18 921 тонну бомб во время 71 налета. К концу 1940 года воздушный блицкриг унес жизни 13 339 мирных граждан, а на определенном этапе 375 тысяч остались без крова.

Несмотря на то что были высказаны сомнения в эффективности ночных бомбовых рейдов Королевских ВВС, ни министерству военно-воздушных сил, ни командованию бомбардировочной авиации они не казались напрасными летом и в начале осени 1940 года. Маршал ВВС Харрис в письме от 11 октября сэру Ричарду Пирсу, который был тогда главнокомандующим бомбовой авиацией, говорил о «точности, с которой наши самолеты наносили удар по военным объектам, в противовес тому, что говорилось о просто сожжении городов». И хотя к концу октября у Пирса были некоторые оговорки по поводу возможностей командования, в сентябре, будучи заместителем начальника штаба ВВС, в письме премьер-министру он однозначно подтверждал, что

бомбардировки городов осуществлялись точно по целям, в опровержение утверждений о беспорядочной бомбежке.

И не в свете доступных тогда свидетельств была утрачена эта вера. Однако официальные каналы информации военно-воздушного министерства, в отличие от сообщений американской прессы, сходились в своих оценках. Донесения командования бомбардировочной авиации об авиарейдах были подробными и недвусмысленными, и в них почти не было указаний на какие-либо трудности, с которыми встречались летчики при обнаружении целей. Ничего не было сделано для того, чтобы развеять впечатление от этих донесений экипажей данными разведки, полученными из Германии и нейтральных стран. Многие делали акцент на потере боевого духа в результате авиарейдов, а по оценке одного доклада от 10 октября, особенно отмеченного Харрисом, урон от бомбежек составил 25 процентов всего производительного потенциала Германии.

Но совсем другая картина вырисовывалась из сообщений американской прессы. «Таймс» жаловалась на недостаточную огласку результатов авианалетов в полученных в Нью-Йорке сообщениях американских корреспондентов, все еще находившихся в Берлине. «Геральд трибюн» вышла 29 августа с заголовком: «В Берлине ничего не слышно о британских авиарейдах», и подобного же рода сомнение выражалось ими по поводу предполагаемых успехов британцев в Гамбурге в конце июля. Нацистская пропаганда сразу же

воспользовалась присутствием в Германии корреспондентов нейтральных изданий, чтобы продемонстрировать им, какой был причинен ущерб в результате бомбардировок.

Видело ли военно-воздушное министерство эти сообщения прессы или нет, оно, естественно, опиралось на собственные официальные источники информации в вопросе об эффективности бомбовых атак. Доверие к точности получаемых донесений стало убывать к концу осени 1940 года, когда была признана первостепенная важность свидетельств на основании фотоматериалов, а 16 ноября было создано фоторазведывательное аэрозвено. До этого оценка успеха базировалась на теоретических допущениях о точности наводки на цель при бомбометании и навигации. Этим допущениям противились лишь очень немногие высшие офицеры в городе Хай- Уайкомб, в том числе сэр Роберт Сондби. Он весьма скептически относился к утверждениям экипажей бомбардировщиков.

В штабе командования бомбардировочной авиации он рассказал, что существует карта с закрашенными красным и черным участками, из которых первые обозначают местонахождение действующих нефтеперерабатывающих заводов, а последние – черные – области, которые авиация Королевских ВВС сровняла с землей. На вопрос Сондби офицер, ответственный за карту, объяснил, что, насколько известно по данным статистики, 100 тонн бомб способны разрушить половину нефтеперерабатывающего завода, и каждый из за-

водов в помеченной черным области, испытав на себе 200 тонн бомбового груза, должен был быть разрушен. Офицер знал, что по ним *был* нанесен удар, «потому что на этот счет существовали инструкции у экипажей самолетов». Говорят, что на это сэр Роберт Сондби язвительно ответил: «Вы не сбросили 200 тонн бомбового груза на эти нефтеперерабатывающие заводы; вы *доставляли* 200 тонн бомбового груза, и вам остается надеяться, что некоторые из этих бомб упали близко к цели». Это замечание, должно быть, глубоко потрясло того офицера. Однако оно ясно показывает, что высшим офицерам командования бомбардировочной авиации приходилось принимать такую реалистичную позицию, если командование собиралось уцелеть.

Типичная «черная область» могла быть представлена на примере нефтеперерабатывающего завода «Ильзе бергбау синтетик» в Руланде, неподалеку от Дрездена. Он был атакован бомбардировочной авиацией в ночь с 10 на 11 ноября 1940 года: «На огромный завод, опознанный по его шести высоким трубам в первый заход, дождем посыпались зажигательные бомбы, и красное зарево от многочисленных пожаров, которые в результате начались, помогали следующим участникам авиарейда точно определить объект атаки. Были отмечены прямые попадания по зданиям цехов нефтеочистки и у оснований дымовых труб, что вызвало мощные взрывы. После атаки в течение часа огромные языки пламени попеременно с клубами густого черного дыма отбрасыва-

ли яркий свет в районе нефтеочистительного завода и были видны еще в течение 20 минут летевшим последними участникам рейда, после того как они легли на обратный курс в Англию, до которой нужно было преодолеть 800 километров».

И все это несмотря на клубы дыма, «поднимавшиеся сплошной пеленой до высоты более чем 18 тысяч футов». Сам Дрезден «также впервые подвергся бомбежке», которая сопровождалась сильными пожарами на главных железнодорожных узлах, повреждениями систем подачи газа и воды и энергетических линий в ходе атаки, длившейся с 21.15 почти до 23 часов вечера. И хотя сирены Дрездена прозвучали в 2.25 ночи, никаких бомб, фактически, сброшено не было. О предыдущей «самой первой» атаке на Дрезден, осуществленной 22 сентября 1940 года, сообщалось в «Бюллетене военно-воздушного министерства № 1796», когда «атаке подверглись железнодорожные ветки и два попадания пришлось по товарному поезду». Опять звучали сирены, но не было зафиксировано никаких сброшенных бомб. В парламентском отчете «Хэнсард» также соответственно отмечалось, что два авианалета были совершены на Дрезден еще в 1940 году.

В военно-воздушном министерстве были слишком оптимистично настроены относительно возможностей рядовых летчиков, ориентируясь по звездам, точно наводить самолеты на точечные цели. Люфтваффе оказалось более реалистичным: захваченные еще в марте 1940 года докумен-

ты со сбитых немецких бомбардировщиков указывали на то, что пилоты использовали радиолучи навигационной системы «Knickebein» для точной аэронавигации ночью. Когда авиакрыло № 80 под командованием Э.Б. Эдиссона, специально сформированное для создания радиопомех, нашло способ отклонения этих лучей, самолеты люфтваффе в ночь с 14 на 15 ноября 1940 года переключились на новую систему, используя более совершенный навигационный прибор «X-Geraet». С его помощью первые самолеты-маркировщики могли сбрасывать град зажигательных бомб точно по намеченным целям, поджигая город – в данном случае Ковентри. Главным силам бомбардировщиков тогда не составило большого труда распознать цель. Конечной разработкой немцев в применении радиолучей в войне стало взятие на вооружение в феврале 1941 года прибора вертикальных лучей «Y-Geraet». Радиосигнал, излучаемый наземной станцией немцев, перехватывался приборами бомбардировщика и отсылался обратно на наземную станцию. Цайтрафер обеспечивал точные координаты местоположения самолета над Англией. Два года спустя эта техника, в виде системы самолетовождения «Гобой», должна была обеспечить самое мощное оружие в арсенале командования бомбардировочной авиации в ходе битвы за Рур.

Развертывание и техническое оснащение крыла самолетов наведения бомбардировочной группы KGr100 немцев было во всех отношениях хорошим уроком для командо-

вания бомбардировочной авиации в подготовке к первой крупной атаке на германскую промышленность в битве за Рур. По огням, исходящим от самолетов «хейнкель» бомбардировочной группы KGr100, ориентировавшимся по лучам приборов радионавигационной системы X-Geraet, эскадрильи главных сил могли легко обнаружить свои объекты и цели. Группе I./LG1 в качестве цели атаки была назначена «Стандарт мотор компани», вместе с компанией по производству радиаторов и прессов. Бомбардировочная группа II./KG27 должна была атаковать авиамоторные заводы «Элвис». Бомбардировочная группа I./KG51 предназначалась для атаки британской компании по производству поршневых колец. Группа II./KG55 – заводов Даймлера. И наконец, группа KGr606 – газгольдеров. Из 550 отправленных самолетов 449 достигли Ковентри, который был защищен довольно слабо, хотя из надежных источников британской разведки правительство получило предупреждение за два дня до предстоящей атаки. Бомбардировщики сбросили 503 тонны фугасных и 881 тонну зажигательных бомбовых снарядов.

Второй урок, который извлекло командование бомбардировочной авиации Королевских ВВС из событий в Ковентри, состоял в том, что величайший ущерб промышленному производству был причинен повреждением источников водо-, газо- и электроснабжения. Так, сильные повреждения были вызваны бомбежкой двадцати одного из ключевых промышленных предприятий. Из них не менее двадцати были связа-

ны с авиационной промышленностью. Но из-за того, что была парализована работа коммунальных сооружений, полностью встали девять других важных заводов, которые в противном случае очень быстро заработали бы после авианалета. К этому ущербу для Ковентри добавилась потеря 380 жизней мирных жителей. Был сожжен кафедральный собор.

Этим событиям суждено было стать веским основанием для выбора района для атаки командованием бомбардировочной авиации Королевских ВВС. В Ковентри был нанесен ущерб, эквивалентный потере промышленной продукции, выпускаемой в течение тридцати двух дней, не столько из-за повреждений заводов, сколько из-за попутного разгрома центра города. Более того, эксперты заявляли правительству, что если бы люфтваффе возобновило свои налеты в две-три последующие ночи, принимая во внимание легкость, с которой беспомощный и беззащитный в то время город мог быть обнаружен и атакован ночью, на что ясно указывали предыдущие атаки, то жизнь в городе могла бы быть парализована надолго. Однако немцы еще только делали первые шаги в воздушной войне, поэтому атака на Ковентри развивалась медленно и затянулась в промежутке времени от 22.15 почти до 6 утра следующего дня. Тогда как обычная продолжительность наиболее удачных рейдов Королевских ВВС на германские города ограничивалась 10–20 минутами к концу войны. Их результатом было нанесение массированного удара по выбранным для атаки районам, на

которые сбрасывалось множество зажигательных бомб, так что немецкие пожарные были не в состоянии справиться с огнем.

Конечно, вряд ли можно сомневаться в том, что, если бы бомбовый груз 449 немецких бомбардировщиков состоял преимущественно из зажигательных бомб, если бы они направлялись на район цели большой массой, таким же образом, как действовали бомбардировщики в случае крупных атак 5-й авиагруппы на Брунsvик, Дрезден и другие города, и если бы атака сосредоточилась на средневековом центре Ковентри, как это было в случае с Дрезденом, то, несомненно, в городе полыхал бы огненный смерч. Это привело бы соответственно к большему числу жертв и, скорее всего, полностью парализовало бы промышленное производство на все время войны. Эту возможность немцы великодушно упустили. Только один раз, вспоминает сэр Артур Харрис, люфтваффе совершило похожий рейд с огненным смерчем: во время необыкновенно сильного авианалета, чтобы поджечь Лондон, когда на Темзе возник квадратный прилив, шланги пожарных насосов не могли добраться до поверхности воды. «Так часто фактор, который рядовую при обычных условиях атаку превращает в крупную катастрофу, бывает всего лишь капризом природы», — отмечает он, намекая, вероятно, на жару, которая имела роковые последствия для Гамбурга летом 1943 года.

Однако в декабре 1940 года созданная под председа-

ством Джеффри Ллойда комиссия представила в кабинет министров военного времени отчет об успешных атаках, осуществленных командованием бомбардировочной авиации нефтеперерабатывающих заводов с минувшего мая. Несмотря на то что производство нефтепродуктов снизилось только на 15 процентов, этот результат выглядит значительным по сравнению с усилиями, которые приложило к этому командование бомбардировочной авиации – только 6,7 процента всех его операций направлено на промышленные объекты, порты вторжения и коммуникации. Учитывая эти соображения, начальник штаба ВВС сэр Чарльз Портал предложил уничтожить семнадцать крупнейших нефтеперерабатывающих заводов в Германии, надеясь, что это может решающим образом повлиять на успех в войне. Рекомендации, которые были даны в последующем докладе начальников штаба военному кабинету, послужили основой для директивы, выпущенной 15 января. Нефтяные объекты должны были быть первоочередной целью, а бомбардировка промышленных городов и коммуникаций – второстепенной. Этому акценту на нефтяные объекты в качестве цели предстояло стать непреходящим фактором в политике командования бомбардировочной авиации на все время войны и на некоторых этапах – источником острых споров.

Глава 2

Командование бомбардировочной авиации показывает зубы

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.