

盟军最高统帅部的“轰炸战略”分歧和决策

李 积 顺

[摘 要] 1944 年上半年, 欧洲盟军最高统帅部就战略空军的作战目标和任务出现了尖锐的意见分歧。铁路目标、石油目标、城市目标三种主张展开了激烈的争论。在充分讨论的基础上, 艾森豪威尔协调各种观点, 作出了以运输目标为重点、附带石油目标、默许个别城市目标的“轰炸战略”决策, 对“霸王”行动的成功起到了至关重要的作用。

[关键词] 盟军最高统帅部; 轰炸战略; 运输计划; 石油计划

[中图分类号] K712.53 [文献标识码] A [文章编号] 1671-881X(2008)04-0449-07

1968 年, 艾森豪威尔在一次接见记者时说, 他认为自己对“霸王”行动的成功所作出的最大贡献是坚持执行“运输计划”。在战争期间, 艾森豪威尔同丘吉尔及其他英国军政显要有过大大小小许多分歧, 但他唯一威胁要辞职的一次是在战略空军的指挥权问题上^[1](第 290 页)。艾森豪威尔自我总结的“最大贡献”和“威胁辞职”的意见分歧, 是盟军最高统帅部围绕盟国战略空军(重型轰炸机部队)的作战目标和任务出现的尖锐分歧和激烈争论。艾森豪威尔在压力和非议中, 坚持轰炸运输系统为重点的“铁路目标”, 适度允诺“石油目标”, 默许轰炸个别“城市目标”, 形成了“霸王”行动中的“轰炸战略”决策。我国二战史学界对此还未有较为系统深入的研究, 本文拟对这一问题的分歧、决策和成因作一考察梳理和粗浅分析。

一、指挥权之争

空军作为一种新型兵种, 虽然在第一次世界大战中已经出现, 但真正大显神威, 形成立体协同作战, 在某些重大战役中起关键性作用, 是第二次世界大战中的新现象。开辟欧洲第二战场的“霸王”行动作为战争史上规模最大的两栖登陆作战, 离不开空军的协同配合。在欧洲第二战场开辟前夕, 因战争形势使然, 西方盟国的军政高层对于充分发挥空军的作用, 以地空配合、立体协同的作战样式反攻欧陆, 并无疑义。但是, 对于如何发挥空军的作用, 如何指挥空军作战, 如何确定空军的作战任务和目标, 从盟军最高统帅部组建之日起, 在盟军高级将领之间就存在尖锐的意见分歧。其中, 对战略空军的指挥权问题首当其冲。

1943 年 12 月初结束的美、英、苏德黑兰首脑会议决定, 1944 年西方盟国的首要作战任务是开辟欧洲第二战场。随后, 艾森豪威尔被任命为盟军最高统帅, 并组建了最高统帅部。考虑到“空军在这次行动中将担负非常重要的角色”^[2](第 490 页), 丘吉尔特意提名任命英国空军上将阿瑟·特德(Arthur Tedder)为盟军最高副统帅。最高统帅为美国的陆军上将, 最高副统帅为英国的空军上将, “霸王”行动的美英联合、地空配合的作战特征由此可见一斑。

诺曼底战役的空军作战计划由两部分组成。英美战术空军在英国元帅利·马洛里(Leigh Mallory)的领导下, 直接由艾森豪威尔指挥参加“霸王”行动, 这是不成问题的。由卡尔·斯帕茨空军中将(Karl Spaatz)率领的美国战略空军和由阿瑟·哈里斯空军上将(Arthur Harris)率领的英国战略空军, 原本属于盟国参谋长联合委员会指挥, 对德进行“战略轰炸”, 并不属于盟军最高统帅部的建制。艾森豪威尔出任最高统帅后, 坚持战略空军必须由盟军最高统帅部指挥, 也直接支援“霸王”行动。他向马歇尔建议: 在霸王行动的关键时期, 所有参战部队都要服从自己的权力, 他要对所有三支空军的作战行动担负责任^[3](第 1784-1785 页)。马歇尔表示同意。艾森豪威尔还争取到了美国航空兵司令阿诺德的同意。

在艾森豪威尔看来, 在“霸王”行动中, 盟军陆、海、空三军要作为一个整体, 统一指挥, 协同作战, 帮助进攻部队登陆

上岸并站稳脚跟,各军种不能各行其是。他已掌握了陆军和海军的指挥权,由蒙哥马利任地面部队司令,由伯特伦·拉姆齐(Bertram Ramsay)海军上将任海军司令。如果把空军一分为二,最高统帅只能指挥战术空军而不能指挥战略空军,会严重影响“霸王”行动的整体计划。因此,他坚持自己必须绝对拥有对重型轰炸机的指挥权。他也相信阿瑟·特德作为职业空军将领,精通战术空军和战略空军作战的各个方面,可以通盘考虑,精心组织部署,实施最佳指挥。

但是,皇家空军轰炸部队司令阿瑟·哈里斯和美国战略空军司令斯帕茨不愿意变更战略空军的指挥权,不愿把战略空军用在战术行动上,而想保持战略空军对盟军最高统帅部的独立性。当时,英国皇家空军和美国战略空军正在根据盟国参谋长联合委员会卡萨布兰卡会议的指示,根据他们自己选定的优先计划,对德国纵深目标进行轰炸。他们认为这才是“真正重要的对德战争”^[4](第 271 页)。他们主张在进攻日前的两个月时间里,战略空军应“独立地”继续轰炸德国国内的纵深目标。直到进攻日前夕,再直接支援“霸王”行动,轰炸海滨滩头阵地和敌方交通运输系统。他们下属的一些美国空军人员甚至还认为,只要给他们 20 或 30 个晴朗的作战日,就完全可以通过空军胜利结束战争。此外,斯帕茨除了坚持“空军制胜”的思想,还不愿屈尊俯就,反对由英国的利·马洛里指挥战略空军,理由是利·马洛里的指挥经验仅限于战术空军方面,不适于指挥战略空军。总之,阿瑟·哈里斯和斯帕茨抵制任何剥夺他们独立权的行为。英国的参谋长们和丘吉尔支持他们。丘吉尔甚至提出了一个妥协折中方案:轰炸机部队“附属于”最高统帅部,执行某些具体的任务,但最高统帅部的飞行计划要得到盟国参谋长联合委员会的批准。艾森豪威尔强烈反对,并且“拒绝一切不能完全指挥轰炸机部队和美国战略空军作战的行动”^[5](第 124 页)。

在指挥权问题的争论中,反对最高统帅指挥战略空军者,以斯帕茨和哈里斯为代表,以英国军政要员为后盾,这使身为最高副统帅的英国人特德十分焦急。他了解艾森豪威尔在统一指挥权问题上的坚决态度,也对统一指挥战略空军深表赞同。他向皇家空军参谋长波特(Charles Portal)报告说,“我真的很担心,如果英国参谋长们和首相坚持不能对轰炸机实行统一指挥,那么,英、美在‘霸王’行动中的良好合作就会产生严重问题。我觉得,争论各方的当事人,无论是英国人还是美国人,今后要作为合作共事、保持融洽关系作出艰苦努力。显而易见,关于空军指挥权问题的分歧很有可能突然变成无法弥补的大裂痕”^[2](第 508-509 页)。1944 年 2 月 28 日,艾森豪威尔会见丘吉尔时,明确无误地指出了问题的严重性。他说,如果最高统帅部不能拥有对轰炸部队的指挥权,他就理解为英国并没有为“霸王”行动全力以赴,他“的确不得不辞职”^[5](第 124 页)。这次坦诚的谈话给英国高层以强烈震撼。3 月 3 日,英国参谋长委员会举行连秘书都不让参加的闭门会议,以商讨解决办法。6 天之后,英国参谋长委员会致电美国参谋长联席会议表示,他们推荐特德“负责监督空军的作战行动—所有空军—应经最高统帅同意”^[4](第 272 页)。美国人质疑“监督”一词:为什么是“监督”而不是“统率”?艾森豪威尔对马歇尔表示,他和波特都掂量了“监督”一词,其用意所指,各自心中明白,英国人现在仍拒绝给自己指挥权。当争论激烈相持不下时,艾森豪威尔以辞职相要挟。3 月 22 日,他在日记中写到:“如果得不到满意的答复,我就要采取断然行动。我要通知联合参谋长委员会,如果问题不能立即解决,就要求解除我的指挥职务”^[6](第 44 页)。在马歇尔的干预下,在英帝国空军参谋长查尔斯·波特和盟军最高副统帅、空军上将阿瑟·特德的斡旋下,英美参谋长联合委员会达成妥协,决定在“霸王”行动的关键期,授予艾森豪威尔对战略空军的“指导权”,可以“指导”大型轰炸机去执行他所确定的任务。艾森豪威尔不在乎表面的文字游戏,只要战略空军能按自己的命令执行任务就可以了。

二、“运输目标”、“石油目标”、“城市目标”之争

其实,当时对战略空军指挥权问题的争议是与“轰炸战略”目标之争紧密联系在一起的。无论是“指挥”还是“指导”,艾森豪威尔都要盟国的战略空军将作战重心转向地、空协同作战,保证渡峡进攻的胜利。但是,对于战略空军要不要实现这个转变,以及如何转变的问题,在盟军高级将领之间也出现了尖锐的意见分歧。

关于“霸王”行动的“空军计划”,据特德回忆,在 1943 年夏天之后,曾拟定了一个三阶段计划:第一阶段是继续对德国的战略轰炸,特别是以德国的飞机工业为目标;第二阶段要轰炸与“霸王”进攻紧密相连的目标,特别是铁路中心、沿海防御设施、港口设施和飞机场;第三阶段就直接支援地面部队的进攻^[2](第 504 页)。据此,盟国战略空军实施代号为“直射”的轰炸行动。特德是主张轰炸“铁路目标”的,他的这一追溯似乎使自己的主张顺理成章合情合理了。但无论是“与霸王进攻紧密相连”的目标,还是“直接支援地面部队”的目标,在“霸王”行动准备的“新阶段”,最高统帅部的高级将领们并没有形成共识。特德履新伊始,正是“必须尽速决定我们的空中力量以何种最有效的方式为盟军重返法国作贡献”的重要时刻,可供选择的轰炸目标可以分为两种类型:第一类是点状目标,有铝厂、滚珠轴承厂、铝矿、军事指挥部等;第二类是散开目标,有铁路、运河、动力厂、石油等^[2](第 502 页)。就所看到的资料,第一类目标中只有滚珠轴承厂的关注度比较高,分歧主要在于对第二类目标的不同选择。

铁路是现代军队大规模机动性的命脉,盟军最高副统帅特德和战术空军司令利·马洛里主张轰炸“铁路目标”

利·马洛里认为，盟国空军应在诺曼底登陆前 90 天把法国和比利时境内的铁路系统彻底摧毁，以阻止敌人向西线运输部队。他解释说，盟国空军对德军的空战已经取得了决定性的胜利，据他掌握的情报，通过“直射”轰炸，德国的战斗机生产量已由原计划的每月 1000-1500 架下降到约 600 架。因此，登陆日之前，空中决战不大可能。他估计，德国空军会为保卫铁路而战，或在登陆日大批飞上天空，要在那时的空战中将德国空军加以歼灭。他还指出，地面部队总司令蒙哥马利也要求空军在登陆开始的三周内，要让敌人在 150 英里的半径内失去地面调动能力。所以，他计划在 3 月初把轰炸重点从摧毁敌人空军转到“霸王”行动的战役中来^[2]（第 505, 506 页）。特德更明确地指出，有计划地轰炸西欧的铁路中心、调车场，延迟和阻止德军的增援和军需品的供应，是保证诺曼底登陆战胜利的最合适方法^[7]（第 4 页）。上述主张得到了艾森豪威尔、蒙哥马利和布雷德利等陆军将领的支持。

就轰炸铁路运输系统而言，主张也有不同。一种意见是轰炸那些有重要修理设备和机车头、车辆聚集的大型铁路中心。特德和利·马洛里的科学顾问朱克曼(Solly Zuckerman)教授根据对意大利战场的研究总结，力主轰炸大型铁路中心，认为在桥梁、联轨站、野外铁道线上截断交通是不容易、不经济的。特德和利·马洛里支持这种意见。另一种意见是轰炸在关键地点不易修复的铁路线（如桥梁），其困难是精确性不易达到。美国驻伦敦经济军事调研团敌方目标组(Enemy Objectives Unit of the Economic Warfare Division of the U.S. Embassy in London, 简称 EOU)提供的建议就属此类。它认为轰炸桥梁和旷野铁道线比轰炸编组调度中心好，因为“轰炸桥梁截断交通比进攻车场更为有效。在编组调度场截断铁路容易修复而桥梁不易修复”^[7]（第 41 页）。

英国战略空军司令阿瑟·哈里斯主张轰炸“城市目标”。英国皇家空军的战略轰炸机两年来一直对德国的主要城市进行夜间轰炸。哈里斯怀疑对运输目标轰炸的准确性和实际效果，并引用高级文官人员的话说，“运输计划”很可能使被占领国家的平民遭受巨大伤亡。他信奉“空军制胜论”，认为可以通过把德国首都夷为平地的方式来赢得战争。他说：“如果美国陆军航空队能与我们联合作战的话，我们可以把柏林彻底破坏掉。这样做虽然会损失 400 到 500 架飞机，但可以使德国人输掉这场战争”^[8]（第 76 页）。针对让战略空军配合地面登陆部队轰炸“铁路”目标的主张，哈里斯以自己的职业素养和战斗经历，以书面形式痛陈利害：战略空军给“霸王”行动的有效支持只能是加强对德国工业中心的轰炸，而不是诸如炮台、海滩工事、交通运输或防御阵地。“把我们装备精良、训练有素的军事力量用于实现无法有效完成的任务，是犯了不可弥补的错误。支援地面部队，尽管表面上貌似有理，但实际上却是对他们的最大伤害。”^[2]（第 504 页）丘吉尔一直对“霸王”行动态度消极，所以十分赞同哈里斯对敌人城市进行毁灭性轰炸的主张，认为这是一条代价小收效大的捷径。

石油是战争机器的血液。美国战略空军司令卡尔·斯帕茨主张轰炸“石油目标”，包括消耗德国的空军。他说：“实施石油计划将迫使敌人减少石油消费，预料即将来临的石油短缺必将削弱其战斗力”^[7]（第 34 页）。他判断，德国空军会起飞保卫石油工厂，而不会以它仅有的单引擎战斗机为代价来保卫特德计划中的铁路中心，因为铁路中心对德国来说是属于第二位的目标。虽然斯帕茨在轰炸目标上跟哈里斯见解不同，但就坚持“空军制胜论”而言，他俩是同一类型人物。毫无疑问，斯帕茨热切盼望登陆战的胜利，他和艾森豪威尔同为西点军校同学，且高其一级。可以说，两人关系长久深厚。但他同艾森豪威尔、特德一起参加过艰难的地中海战役，深知陆、海、空力量协同配合的重要性和艰难程度。出于职责本位和个人性格，他疑虑渡峡登陆战的代价巨大和前景难测，更倾向于以强大的盟国空军取胜。斯帕茨起初说，使用战略空军就可征服德国，“横渡海峡登陆西欧是不必要之举”。后来他看到战略空军必须在诺曼底战役中担负重任，于是又表示在进攻日开始前两周担负“霸王”行动准备阶段的轰炸任务就可以了，当务之急是瞅准德国的要害，轰炸石油目标。他说：轰炸石油目标“肯定将对德国导致灾难，对铁路的轰炸只能引起骚动”。

1944 年前三个月，盟国战略空军在这种“边炸边争”中对敌作战。随着“霸王”行动日期的临近，这种局面不能再继续下去了。

三、“轰炸战略”：决策与完善

1944 年 3 月 25 日，即指挥权问题的争论解决三天之后，盟军最高统帅部召开重要会议，讨论并决定盟国轰炸部队未来几个月的“轰炸战略”。出席会议的主要人员有英国皇家空军参谋长波特尔（波特尔代表英美联合参谋长委员会就此问题同最高统帅部直接联系）、盟军最高统帅艾森豪威尔、盟军最高副统帅特德和英美两国参加“霸王”行动的战略空军、战术空军指挥官。另外，有关的军需、情报官员和军事专家也参加了会议。这次会议讨论和争论的问题主要集中在两个方面。

会议首先讨论了盟国战略轰炸机的轰炸目标问题。这个问题在会前的争论已有时日，这次会议的主要任务就是要作出定论。

出席这次会议的“三巨头”中,艾森豪威尔和特德主张“运输计划”。特德首先发言,全面阐述“铁路计划”及其必要性和可行性,并强调该计划的重点是轰炸铁路中心和调车场。艾森豪威尔表示:在“霸王”开始的前 5—6 周,是盟军最关键的时期,应当采取一切措施保证登陆成功,并立住脚跟,这是至关重要的。空军对此所能做的最大贡献是阻止敌人调动。如无其它更好的方案,目前应当采纳铁路目标^[7](第 89-91 页)。波特尔有保留地表示他原则同意,基本认可这一计划。

在最高统帅、副统帅和波特尔的主旨发言之后,其他与会者相继发言,内容不一,有分析、有赞成、有保留,侧重不同。其中,哈里斯和斯帕茨力持非议,一致反对“铁路计划”。哈里斯坚持己见,力陈“铁路计划”的不当和“城市目标”的优点。斯帕茨已在会前呈交了文件,比较了石油和运输计划各自的优缺点,阐述了自己的主张。在会上,他进一步阐述自己的观点:第一,对敌人铁路系统的战略轰炸不会影响初期的战斗进程,不会阻止德国预备队从其它战线的调动。而执行石油计划就能迫使敌人削减石油消费,预料由于石油的紧急短缺将削弱敌人的战斗力。第二,在有限的时间内,轰炸庞大的欧洲铁路系统,不会同时削弱敌军在各个战线的抵抗。而石油计划可以达到这一目的,在进攻日之后加速“霸王”的胜利。第三,轰炸铁路目标不会迫使德军战斗机起飞战斗,相反,敌人将为保卫石油设施战斗直到最后一架战斗机。因此,他仍然建议盟军战略空军首先应当继续消灭德国空军和支持空军的工业,尤其是滚珠轴承厂;其次是轰炸轴心国的石油生产;最后,再制定计划对“霸王”行动进行直接的战术支援,轰炸交通设施和其它各种军事设施,支援开始阶段的战斗^[7](第 93-94 页)。

可见,会议中的意见分歧仍是会前争论的继续和发展。应当说,各种观点都有一定的理由和论据,如何做到最优或次优选择,确非易事。这就需要“三巨头”,特别是艾森豪威尔运用自己的军事智慧和指挥艺术,权衡利弊得失,择优拍板。

波特尔在征求了 EOU 和 MEW(the Ministry of Economic Warfare, 经济作战处)其他几位专家的意见后,再次发表意见。他首先肯定石油计划的积极作用,认为总的说来,石油计划作为一个长期计划,对战争的进程比运输计划产生更大更全面的影响;他又指出了石油计划的致命弱点,如专家们所言,德军各部队已经装备和储备了可以使用半年的石油,即在产生这种影响之前还有 6 个月时间,所以石油计划对“霸王”行动开始后的关键几周没有帮助。他认为在“霸王”行动渡过第一个危机,在大陆上立稳脚跟之后,应当严肃考虑石油计划。艾森豪威尔说,现在看来,除了运输计划再无其它选择。不过,他也很策略地表示,他完全同意,一旦“霸王”行动渡过第一个关键时刻,就应考虑石油计划。这样,轰炸敌方“铁路目标”就成了主导性意见。

会议接着转入讨论“铁路计划”可能产生的负面作用。与会者中提出的担心主要有三点:

第一,“铁路计划”不利于盟国空军消灭德国战斗机,影响盟军掌控制空权。毫无疑问,盟国空军夺取制空权,是保证诺曼底登陆战获胜的必要条件。而要牢牢掌握制空权,就必须消灭德国空军或驱赶、压制德国空军起飞参加战斗。经过 1943 年的空中决战,盟国空军已经取得了对德空中优势,但已取得的制空权既非绝对,更非一劳永逸。因为德国空军采取了避战、保存实力的策略,以待届时反击盟军的两栖登陆作战。以斯帕茨为代表的一些英美战略空军指挥官们认为,为了确保制空权,就要选择德国的致命目标轰炸,逼迫德国战机起飞参战而将其消灭。斯帕茨很怀疑运输计划是否能引出德国战斗机参战,达到将其消灭的目的,而石油目标事关德国战争机器的运转,将逼迫德国战机起而保卫,从而引起连续不断的空战,以便在盟军登陆日之前将其彻底歼灭^[7](第 96 页)。坚持“铁路目标”者则认为,西北欧的铁路运输系统事关德军部署、调动和反登陆作战的成败,德国空军不会对盟军的轰炸无动于衷,势必会同盟国空军展开殊死搏杀。波特尔也认为,“一旦敌人判明我们的意图,对其整个铁路系统进行彻底轰炸,敌人就会派出战斗机参战”^[7](第 96 页)。

第二,轰炸“铁路目标”会影响随后西北欧铁路网的使用,对盟军日后在“霸王”地区的军事行动造成损害,不利于盟军登陆成功后的后续进攻。反对论者顾虑,彻底破坏西北欧的铁路运输系统,固然可以阻止德军反击、保证盟军登陆成功,但在登陆战之后,盟军将要展开大规模进攻,由于铁路系统遭到严重破坏,会使盟军的军事和民用运输遇到困难,严重影响盟军的后续进攻。波特尔对此表示关切,艾森豪威尔则说,“完全不必考虑这种影响,因为德国人在撤退时也肯定会破坏所有的铁路设施”^[7](第 96 页)。

第三,轰炸“铁路目标”会造成法国、比利时居民的重大伤亡,有失政治上的明智性。在此次会议之前和之后的争论中,丘吉尔和英国内阁曾直接或间接质疑铁路计划可能过度伤及无辜而对盟国政治形象的损害。英国战时内阁预计,轰炸“铁路目标”将会造成 10 多万欧陆平民伤亡。丘吉尔表示,未曾想到盟国空军将采取这样残酷无情的方式反攻欧陆,他担心轰炸铁路目标“会在全世界玷污皇家空军的好名声”^[2](第 528-530 页)。英国外相艾登(Eden)的反对态度可谓思虑深远,顾及到了英国在欧洲的未来。他已经认识到,英国在战后将成为一个地区性的欧洲国家,必须生活在欧洲,立足于欧洲,势必要密切同欧陆国家的关系。所以,战时英国采取军事行动的效果都应考虑自身形象对战后外交的影响。令他不安的是,欧陆国家的舆情民心对苏联人的好感,超乎他的预期^[2](第 524 页)。他不愿意此时对法国的狂轰滥炸而

导致战后法国人憎恨英国人和美国人。

在这次会议讨论中,波特尔婉转但明确地提出了这一问题,哈里斯则直截了当地力陈其弊。波特尔最后提出,最好发布一个通告,让法国北部居住在轰炸范围内的人能适时躲避或离开铁路中心一英里。就此问题,盟军最高统帅部参谋长比德尔·史密斯在会前负责同戴高乐领导的法国抵抗运动交涉,已得到对方的理解和支持。后来,“我们通过传单和其它警告,让法国居民远离目标。伤亡比原来担心的要少得多”^[9](第38页)。当初估计,伤亡数字将达10多万人,据后来统计约1万多人^[4](第273页)。

艾森豪威尔和波特尔分别作了总结,最后形成了未来几个月战略空军的“轰炸战略”。主要内容可概括如下:(1)盟国的陆海空军都要为“霸王”行动的胜利全力以赴,“战略空军在关键时期也应负有明确的战术任务”,“在登陆作战的关键性初期作及时支援,直到我们牢牢地站稳了脚和失败的危险消除后”^[10](第248页)。(2)具体任务是轰炸“铁路目标”,主要是大型铁路中心、编组调度站,以此“瘫痪法国和比利时的铁路系统,以限制敌人的机动性”,使法国北部成为“无铁路区”,把诺曼底地区同德军西线防御体系隔离开来。(3)“一旦霸王行动渡过第一个关键时刻,就应考虑石油目标”^[7](第95页)。

由上可见,3月25日会议将“城市目标”基本排除在外,只在铁路目标和石油目标之间选择了前者,从而解决了战略空军在“什么时间”轰炸“什么目标”的问题。但是,在随后的两个多月里,由于军事形势的复杂多变和战斗指挥官的审时度势,也由于斯帕茨不改初衷的坚持己见,“轰炸战略”还在变通调整和完善过程中。

首先,铁路目标和石油目标并非有此无彼,而是可以兼容,相互补充。铁路目标和石油目标、铁路目标和城市目标有时往往是紧密联系的,很难截然分开。石油目标跟前或附近就建有必不可少的客货铁路运输中心,而大型铁路中心更是一个大型城市的重要组成部分。斯帕茨和哈里斯坚信自己意见正确,对轰炸铁路目标态度消极,所以在命令的执行过程中,就不能排除以轰炸铁路目标之名行轰炸石油目标或城市目标之实。比如,斯帕茨指挥美国第15航空队于1944年4月5、15、24日三次以阻止德军调动、配合苏联红军攻势,需要轰炸罗马尼亚的普洛耶什蒂(Ploesti)油田附近的铁路编组车场为名,“附带”轰炸了该油田。5月12日又轰炸了德国东部洛伊纳等一批石油目标。一旦轰炸效果尚佳,即得到认可。

其次,盟军最高统帅部也不断评估轰炸效果,审时度势,完善决策。艾森豪威尔通过“修正”命令和“口头允诺”,向下级将领作出让步。3月25日会议后,斯帕茨于3月31日向艾森豪威尔呈递备忘录,继续陈述选择石油目标的理由。接着以继续轰炸石油目标的评估结果来证实自己意见的正确。丘吉尔一直赞同轰炸城市目标,也认可石油目标,最不愿接受的是铁路目标。艾森豪威尔花了三周时间才勉强说服了丘吉尔,于4月17日才向斯帕茨和哈里斯发布正式命令,而这个命令同3月25日的决定已经有了微妙变化。命令称:“在霸王进攻之前,战略空军的特殊任务是:a.消耗德国空军,特别是德国的战斗机队,摧毁和瓦解支援它们的设施。b.摧毁和瓦解敌人的铁路系统,特别是那些影响向霸王滩头阵地运送的交通”^[7](第6页)。在这个命令中,为了制空权,比较模糊地向斯帕茨提供了一些灵活性,哈里斯似乎也会以某种模糊的理由对德国城市继续进行轰炸。4月19日,在斯帕茨的强烈要求下,艾森豪威尔“口头允许同意”随后两天在天气良好时轰炸德国的石油目标。以此为先例,对石油目标的轰炸实际上在断断续续进行。所以,在盟军最高统帅部参谋长比德尔·史密斯看来,除了“铁路目标”,还“作出了其它轰炸战略决策。随着进攻准备工作有序进行,飞机制造业和石油成了非常重要的目标”^[9](第38页)。

再次,“铁路计划”在不断完善。3月25日的决定所指是铁路中心和编组调车场,根据地中海战场的经验和有关专家、将领的意见,认为轰炸桥梁代价太大,旷野铁路线容易修复,故把二者没有考虑在内。在随后的轰炸实践中,“德国人以令人钦佩的效率在修复被轰炸的编组车场和铁道”^[7](第60页)。英国皇家空军在4月21日对法国和比利时的几座桥梁实施了试验性轰炸,效果比原先设想的理想。于是,敦促轰炸桥梁的要求强烈起来。5月3日,蒙哥马利的地面部队司令部正式要求炸毁几座敌人可能向诺曼底调遣援军的桥梁。5月7日,盟军第九航空队的四次轰炸使法国、比利时的若干桥梁、铁轨受到严重破坏。至此,轰炸桥梁已经名正言顺了。5月10日,利·马洛里命令所属部队开始摧毁阿尔伯特运河和默兹河上的桥梁。盟军最高统帅部情报处在一份报告中说,轰炸铁路中心对敌人的铁路调动起到“一些微小的阻滞”^[7](第59页)。盟军最高统帅部不久就为空军制定了一个范围广泛的“截断计划”,要求在塞纳河到芒特,从卢瓦尔到布卢瓦,以及巴黎—奥尔良峡谷的关键地点,炸毁所有的桥梁。

总之,在诺曼底战役前夕,盟军最高统帅部在争论一实行—完善过程之中,逐渐形成了以“铁路目标”为重点,“附带”“石油目标”,默许个别“城市目标”的“轰炸战略”。

四、余 论

在“霸王”行动最后准备阶段,盟军最高统帅部就如何发挥战略空军的作用,如何确定战略轰炸机部队的作战任务和

目标,围绕“指挥权”问题和“铁路目标”、“石油目标”问题,展开了热烈的讨论和激烈的争论,形成了一场有名的“轰炸战略”之争。这场争论成因有异,最后形成的“轰炸战略”决策对诺曼底战役的胜利具有重要影响。

首先,分别以艾森豪威尔、特德和斯帕茨、哈里斯为代表的争论双方,作为职业军人,无论是指挥权问题还是轰炸目标问题,尽管意见尖锐对立,但就所能看到的资料而言,发生歧见的原因在于各自的职责本位和军事素养的差异,与民族国别、政治外交基本无涉,是一种完全正常的军事争论。尽管各自在争论中,有人程度不同地出现过言辞激烈甚至强词夺理的现象,但总的看来,双方的不同观点主张,能够通过交锋辨析,取长补短,集众人之智慧,成最佳之决策。以“铁路目标”为重点,不完全排斥“石油目标”,默许个别“城市目标”,既是对客观现实的一种承认,或许是战事发展进程的必然。特别是对三种目标轻重程度的准确把握,又何曾不是军事智慧和指挥艺术的体现!

其次,丘吉尔、布鲁克、艾登等英国军政显要程度不同地卷入了争论,或直接参与(如丘吉尔),或间接支持(如布鲁克、艾登),都是艾森豪威尔的意见对立方,至于皇家空军参谋长波特尔,虽然由于工作需要,观点显得折中,表达较为婉转,但其本意与其他同僚是较为一致的。这些人在指挥权和轰炸战略问题上的反对意见,虽不能排除军事层面的考虑,但主要是战略和政治方面的。如学界所知,对于盟军反攻欧陆,在德黑兰首脑会议之前,英国一直主张迂回地中海的“间接路线”战略,反对横渡海峡的“直接路线”战略。在德黑兰会议之后,在既定事实面前,英国已无力改变大局。一般说来,能尽力配合美国,做好“霸王”行动的准备工作的。但只要遇有机会,便尽力凸显英国的地位和实力,甚至不惜以消极的态度削弱或拖延“霸王”行动。如果能够通过轰炸“城市目标”或“石油目标”而使德国投降,既可大显皇家空军的神威,与美国第八、第十五航空队平分秋色,不因受制于人而让美军独占鳌头,还能拖延或避免令人担惊受怕的渡峡作战,那对英国而言真是再理想不过的“福音”了。维护战后英国的地位和形象,是英国政要在开辟第二战场过程中须臾未曾忘记的。当然,英国人的主张里面,也有一些可贵的思想内核不应忽视。比如,“空军制胜论”固然偏颇,但将空军的“战略轰炸”作为制胜的重要武器,对战后“空中打击”作战的理论和实践,不能不说是首开先河。又比如,对“战略轰炸”伤及平民的顾虑,似可说是一种较为先进文明的战争理念。当第二次世界大战将战争的野蛮规模与残酷程度达到极致的时候,在不得不使用武力时尽量避免伤及无辜,是战争历史进入当代文明门槛的重要标志之一,也是交战正义一方理应考虑的重要因素之一。

第三,在英美联盟作战的背景下,“轰炸战略”决策是一个军事问题,但不能不受政治因素的影响,辨析不同意见,协调各种观点,兼顾各方要求,是盟军最高指挥官必备的基本素质。被部属讽誉为“政治将军”的艾森豪威尔深谙联盟作战的特点和要求,在这方面的才能和贡献是令人称道和值得研究的。我们看到,二战中英美盟国间的一个军事问题,往往也是一个政治问题。因为它直接关系到盟国的团结合作和盟军的统一指挥,而这恰恰是取得对德战争胜利至关重要的因素。英美联盟作战,既要齐心协力共同对敌,又要考虑不同的国家利益诉求和民族形象定位。特别是英国作为英美联盟中的弱势一方,丘吉尔等军政显要更为敏感和关注自己国家的存在与贡献。“轰炸战略”在美军将领间、在部分美英将领间是个军事问题,但在美军将领和英国政治家之间就成了政治问题。这就决定了“轰炸战略”决策的复杂与困难。或许正因如此,它才成了艾森豪威尔时过 24 年后仍难以忘怀的“最大贡献”。应该指出的是,这次英国政要对“轰炸战略”决策所施加的影响,虽然使艾森豪威尔颇费周折,但对“轰炸战略”的适时调整和最终完善,在客观上具有积极作用,起码是利大于弊。

第四,以“铁路目标”为重点的“轰炸战略”决策对“霸王”行动的成功起到了关键性的作用。从 1944 年 4 月开始,盟国战略空军开始对西欧地区有重要修理设备、机车头、车辆聚集的大型铁路中心和桥梁枢纽进行猛烈轰炸,结果使巴黎与海滨之间的大部分铁路桥梁和许多具有战略意义的交通枢纽、调车场以及其它重要设施被炸毁。5 月 23 日,巴黎广播电台时事评论员评述道“法国的铁路系统完全瘫痪了”^[14](第 273 页)。美国研究开辟第二战场的官方历史学家戈登·哈里森(Gordon Harrison)也认为:到诺曼底登陆之日,“运输系统将要总崩溃了”^[15](第 224 页)。德军败将在战后回忆时也认为,盟国战略空军的空袭对德军反攻滩头阵地的计划是毁灭性的打击^[5](第 132 页)。看来,有一点是可以肯定的,盟军实现了使法国北部成为“无铁路区”的目标,使德军无法迅速派后部部队到告急地区增援实施反击,从而为诺曼底战役的胜利起了重要作用。不过,对此颇有责难者也不乏其人。《进攻前的轰炸战略》一书的作者罗斯托就认为,选择铁路目标而推迟石油目标是一大错误,在铁路目标中重视铁路中心、编组调度场而忽视桥梁是又一错误。美国战史专家韦格利也不太赞成“铁路目标”,但他对“轰炸战略”的内容和实施还比较认可,认为:“空中计划准备的各种因素,运输计划、石油计划、临近进攻日的轰炸桥梁等,共同构成了歼灭诺曼底德军的图景”^[12](第 70 页)。第 12 集团军群司令布雷德利对艾森豪威尔在其它方面的指挥微辞颇多,但对“轰炸战略”的决策却评价甚高,他认为:盟国战略空军的轰炸使法国北部交通系统瘫痪“对霸王战役的最后胜利作出了贡献,这无异于拯救了许多人的生命。我认为这是艾森豪威尔在第二次世界大战中所建立的最大功绩之一”^[13](第 283 页)。如按哈里森所言“轰炸战略”决策“被证明对诺曼底战役是决定性的”^[11](第 230 页),起到了奠定

胜局的作用, 那么艾森豪威尔、特德等人自然居功至伟, 而其他持不同意见的将领也功不可没。

[参 考 文 献]

- [1] Ambrose, Stephon E. 1983. *Soldier General of the Army Eisenhower President-Elect 1890—1952*. New York: Simon and Schuster.
- [2] Tedder, Authur. 1966. *With Prejudice. The War Memoirs of Marshal of the Royal Air Force Lord Tedder*. London: Cassell & Company LTD.
- [3] Chandler, Alfred D. 1970. *The Papers of Dwight David Eisenhower, The War Years III*. Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press.
- [4] Lyon, Peter. 1974. *Eisenhower Portrait of the Hero*. Boston-toronto: Little Brown and Company.
- [5] Pogue, Forrest C. 1954. *United States Army in World War II. The European Theater of Operations. The Supreme Command*. Washington: Government Printing Office.
- [6] Ferrell, Robert H. 1981. *The Eisenhower Diaries*. New York: Government Print Office.
- [7] Rostow, W. W. 1981. *Pre-Invasion Bombing Strategy, General Eisenhower's Decision of March 25, 1944*. Austin: University of Texas Press.
- [8] [英] 戴维·欧文:《盟军高级司令部内幕》, 张德广等译, 北京: 新华出版社 1986 年版。
- [9] Smith, Walter Bedell. 1956. *Eisenhower's Six Great Decisions-Europe 1944—1945*. New York, London, Toronto: Longmans, Green and CO.
- [10] [美] 德怀特·艾森豪威尔:《远征陆欧》, 樊迪译, 北京: 三联书店 1975 年版。
- [11] Harrison, Gorder A. 1951. *United States Army in World War II. The European Theater of Operations Cross-Channel Attack*. Washington: Government Printing Office.
- [12] Weigley, Rusell F. 1981. *Eisenhower's Lieutenants, the Campaign of France and German 1944—1945*. Bloomington: Indiana University Press.
- [13] [美] 克莱尔·布莱尔·布雷德利:《将军百战归——布雷德利自传》, 廉怡之译, 北京: 军事译文出版社 1985 年版。

(责任编辑 桂 莉)

“Bombing Strategy” in the Supreme Command: Divergence & Decision

Li Jishun

(School of Arts, Northwest Normal University, Lanzhou 730070, Gansu, China)

Abstract: The first half year in 1944, arised the sharp disagree and the debate about the targats and the tasks of the strategic air forces in the supreme command, such as railroad targets, oil targets and city targets. Be based on full discussion, synthesized the various viewpoints, Eisenhower decided “Bombing Strategy” with emphasis on transportation targets, consideration to oil targets and acquiesce in city targets. It was critical for the success of Overlord.

Key words: the Supreme Command; “Bombing Strategy”; “Transportation Plan”; “Oil Plan”