

Erfahrungen und Lehren für den Einsatz der Flugwaffe aus dem Krieg in Korea

Autor(en): **Feuchter, Georg W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **120 (1954)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-25158>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Erfahrungen und Lehren für den Einsatz der Flugwaffe aus dem Krieg in Korea

Von Georg W. Feuchter

Vorbemerkung: Der zur Verfügung stehende Raum gestattet es nicht, auf alle Einzelheiten, vor allem nicht auf solche technischer Art, einzugehen. Da sich der Leserkreis der ASMZ aus Angehörigen *aller* Waffengattungen zusammensetzt, sollen daher nur diejenigen Erfahrungen und Lehren behandelt werden, die von allgemeinem militärischem Interesse sind. Lesern, die sich darüber hinaus eingehend über die verschiedenen Kampf-, Versorgungs- und Rettungseinsätze der Flugwaffe in Korea und über alle technischen Details unterrichten wollen, sei empfohlen, die Artikelreihe «Die Luftoperationen in Korea» zu studieren, die von Dr. Theo Weber in der schweizerischen Flugwaffen-Zeitschrift «Flugwehr und -Technik» in den Heften 9/1950 bis 8/1953 fortlaufend veröffentlicht wurde.

Aus dem Verlauf der Kampfhandlungen in Korea und besonders aus dem Einsatz der strategischen und taktischen Luftwaffen-Verbände sind vielfach recht falsche Folgerungen gezogen worden. Es wurde meist übersehen, daß der Krieg in Korea sein ganz eigenes Gepräge hatte und daß daher die dort gewonnenen Erfahrungen nicht ohne weiteres auf eine kriegerische Auseinandersetzung zwischen großen Militär- und Luftmächten übertragen werden dürfen. Was den Luftkrieg betrifft, so sind für die Bewertung zwei Punkte besonders charakteristisch:

a. Eine «wirkliche» *strategische Luftkriegführung* gab es in Korea *nicht*. Deren Aufgabe besteht bekanntlich darin, die Quellen des gegnerischen Kriegspotentials zu bekämpfen und zu vernichten. Diese Quellen lagen aber nicht in Nordkorea, sondern in der Mandschurei und in Sowjetrußland und durften nicht angegriffen werden. Die wenigen kriegswichtigen Anlagen und Betriebe in Nordkorea selbst sind bereits kurz nach Beginn des Konfliktes mit einigen wenigen Großangriffen der mittleren Bomber Boeing B 29 ausgeschaltet worden. Erst im Juni 1952 erfolgten wieder Angriffe der UN-Flugwaffe, die strategischen Charakter trugen, und zwar handelt es sich um die Angriffe auf die Yalu-Kraftwerke, auf die im folgenden noch zurückgekommen wird.

b. Alle übrigen Luftkriegshandlungen trugen ausgesprochen *taktischen* Charakter. Dabei haben die UN-Luftstreitkräfte außerordentliche Erfolge erzielt und bei allen großen Erdkampfhandlungen *schlachtentscheidend* gewirkt! Man muß aber auch hier bei der Bewertung berücksichtigen, daß die UN-Luftstreitkräfte schon nach kurzer Zeit die absolute Luftherrschaft über dem koreanischen Kampfraum erringen und aufrecht erhalten konnten. Sie waren daher in der Lage, ihre Aufgaben zu erfüllen, ohne durch einen

Luftgegner irgendwie gestört zu werden. Die im weiteren Verlaufe des Krieges zahlenmäßig beachtlich angewachsene kommunistische Fliegertätigkeit erfolgte immer von Einsatzhäfen in der Mandschurei aus und erstreckte sich lediglich auf den von dort aus im Flugbereich der Düsenjäger Mig 15 gelegenen Luftraum längs der mandschurischen Grenze, den sogenannten «Mig-Korridor».

Strategische Luftkampfhandlungen

Am 25. Juni 1950 wurde der Konflikt in Korea dadurch ausgelöst, daß nordkoreanische Truppen den 38. Breitengrad überschritten und damit den Angriff auf die südkoreanische Republik eröffneten. Bereits am 29. Juni erfolgten die ersten strategischen Luftangriffe, die von den Amerikanern mit mittleren Bombern des Typs Boeing B 29 von Stützpunkten in Süd-japan und von Okinawa aus geflogen wurden. Die Angriffe richteten sich gegen industrielle Anlagen der Hauptstadt Nordkoreas, Pyongyang, und die wichtigsten nordkoreanischen Industriestädte und Häfen Nordkoreas. Diese Angriffe wurden nahezu pausenlos durchgeführt und auf alle für das Kriegspotential Nordkoreas maßgebenden Industriewerke ausgedehnt, wobei die Kampfhandlungen der mittleren Bomber Boeing B 29 teilweise auch durch Bombenflugzeuge unterstützt wurden, die von Flugzeugträgern aus starteten. Bereits am 3. Oktober 1950 konnte der damalige Oberkommandierende der amerikanischen Luftstreitkräfte im Fernen Osten, Generalleutnant Stratemyer, erklären, daß die Bombardierungen der nordkoreanischen Industriestädte eingestellt werden, da das Ziel, die Produktion von Kriegsmaterial zu lähmen, erreicht sei. Tatsächlich erfolgten, von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen, in Korea keine strategischen Luftangriffe mehr bis zum 23. Juni 1952. An diesem Tage begannen Luftangriffe auf die Yalu-Kraftwerke. Bis zum Abend des 26. Juni konnten sieben Großkraftwerke als völlig zerstört und zwei weitere als für längere Zeit außer Betrieb gesetzt gemeldet werden. Trotzdem wurden, um die Zerstörungen nachhaltiger zu gestalten, die Angriffe auch am 27. Juni und am 3., 9. und 16. Juli wiederholt. Von letzterem Tage an war anscheinend das gesteckte Ziel in vollem Umfang erreicht worden, denn von nun an beschränkten sich die Luftunternehmungen der UN-Flugwaffe wieder auf Ziele im taktischen Kampfraum. Besondere Beachtung verdienen diese, einen strategischen Charakter tragenden Angriffe deshalb, weil hier erstmalig in der Geschichte des Luftkrieges nur Jabos und leichte Bomber der Flugzeugträger für «strategische» Operationen eingesetzt wurden. Die Angriffe konnten ohne nennenswerte Verluste und für den Gegner völlig überraschend durchgeführt werden, obwohl sich die Ziele nur in geringer Ent-

fernung von den Einsatzhäfen der nordkoreanischen und chinesischen Düsenjäger Mig 15 befanden und obwohl diese Einsatzhäfen nicht zuvor ausgeschaltet werden konnten, weil sie im Gebiet der Mandschurei lagen und daher nicht angegriffen werden durften.

Bei den strategischen Einsätzen der mittleren Bomber Boeing B 29 ergaben sich gegenüber dem Weltkrieg keine neuen Erfahrungen. Es stellte sich auch hier wieder heraus, daß diese, für moderne Begriffe allerdings recht langsamen Bomber ihre Aufgaben von dem Augenblick an, in dem die gegnerische Flugwaffe wieder über leistungsfähige Jagdflugzeuge verfügte, nur noch unter einem starken Schutz eigener Jagdflugzeuge (Düsenjäger) durchführen konnten, ohne einen solchen Jagdschutz jedoch empfindliche Verluste in Kauf nehmen mußten. Neuartig ist dagegen die Erfahrung, daß auch Jabos, vor allem Düsen-Jabos, zu ausgesprochen strategischen Zwecken eingesetzt werden können, sofern die Ziele im Aktionsbereich der Düsen-Jabos liegen. Die Tatsache, daß sie außer Raketen-geschossen Bomben mittleren Kalibers (450 kg) und Napalm-Feuerbomben mit sich führen können, machen sie auch zur Bekämpfung von Zielen geeignet, gegen die früher leichte und mittlere Bomber eingesetzt werden mußten.

Taktische Kampfhandlungen

Die kriegerischen Ereignisse in Korea haben erneut die Bedeutung der *Jagdbomber* (Jabos) erwiesen. Genau wie im zweiten Weltkrieg waren sie dort die wirksamste Waffe gegen Panzer, Verkehr und Truppenbewegungen und für die direkte Unterstützung der Truppe beim Erdkampf. Die Jagdbomber bildeten wiederum das Rückgrat der taktischen Luftwaffe.

Jeder, der den Verlauf des Krieges in Korea aufmerksam verfolgt hat, wird sich der Tatsache erinnern, daß bei dem Überfall aus Südkorea die nordkoreanischen *Panzer* anfangs die *entscheidende Rolle* spielten. Ihnen hatten es die Nordkoreaner zu verdanken, daß sie in kurzer Zeit die südkoreanischen und die zu deren Unterstützung herbeigeeilten amerikanischen Truppen bis in den kleinen Brückenkopf bei Pusan zurückdrängen konnten. Viele militärische Fachleute glaubten damals daher, die Panzertruppe, die gegen das Ende des Zweiten Weltkrieges erheblich an ihrer Schlagkraft verloren hatte, sei wieder zu ihrer vollen Stärke erwacht.

Das Bild änderte sich aber schlagartig von dem Augenblick an, als die Amerikaner und UNO-Truppen genügend Jagdbomber zu ihrer Unterstützung erhielten. In kurzer Zeit war das Gros der nordkoreanischen Panzerwaffe ausgeschaltet und sie ist auch nie mehr in nennenswerter Zahl oder Stärke in Erscheinung getreten.

Vor dem Krieg in Korea wurde in Fachkreisen stark bezweifelt, ob Düsenjäger auch zum Einsatz als Jagdbomber geeignet seien. Man befürchtete, daß es infolge der hohen Geschwindigkeiten für den Flugzeugführer sehr schwer, ja vielleicht unmöglich sein werde, ein kleines Erdziel zu erkennen und erfolgreich anzugreifen. Ein weiterer schwerwiegender Nachteil mußte der hohe Kraftstoffverbrauch der Düsen-Jagdbomber in geringen Flughöhen sein. Man glaubte daher, daß die Einsatzdauer viel zu gering sei, um lohnende Erfolge zu erzielen.

Bei Beginn des Korea-Krieges setzte man deshalb auch nur Jagdbomber mit Kolbenmotoren (meist North American «Mustang» und Bordjäger der Flugzeugträger) ein. Versuche mit Düsenjägern als Jagdbomber, zuerst mit dem Muster Lockheed F 80 «Shooting Star», ergaben aber, daß die gegenüber den Düsenjägern gehegten Befürchtungen sich doch nicht in dem Grade bestätigten, wie anfangs angenommen wurde. Die Piloten der Düsen-Jagdbomber hatten schnell eine besondere Angriffstaktik gefunden, welche die befürchteten Nachteile ausglich und trotzdem die Vorteile der Düsenflugzeuge voll ausnützte. Handelt es sich um Erdziele, die im eigentlichen Gefechtsraum liegen und auf die der Pilot des Düsen-Jagdbombers mittels Funk durch den im Abschnitt der Erdtruppen eingesetzten Flieger-Leitoffizier geleitet werden kann, dann kreist der Düsen-Jabo in Höhen von mehr als 5000 Metern, bis ihm sein Ziel zugewiesen wird (in diesen Höhen ist der Betriebsstoff-Verbrauch eines Düsenflugzeugs bekanntlich wesentlich geringer als in Bodennähe). Beim Herunterstoßen auf das Ziel kann der Pilot des Düsen-Jagdbombers durch Verwendung der Sturzflugbremsen seine Geschwindigkeit den taktischen Erfordernissen genau so anpassen wie der Flugzeugführer eines Jagdbombers mit Kolbenmotor. Beim Abflug jedoch besitzt er den Vorteil seiner beträchtlich höheren Geschwindigkeit und Steigfähigkeit.

Ganz ähnlich ist die Taktik bei Angriffen auf den Straßen- und Eisenbahnverkehr. Auch hierbei kreist der Düsenjäger in Höhen, die ihm je nach der Wetterlage und den Sichtverhältnissen noch eine einwandfreie Beobachtung der Vorgänge auf der Erde gestatten, um eine längere Flugdauer zu erzielen. Der Angriff selbst erfolgt ebenfalls wieder unter Verwendung der Flugbremsen.

Zusatzbehälter, teils fest, teils abwerfbar, haben sich ausgezeichnet bewährt und die Flugdauer der Düsen-Jagdbomber beachtlich erhöht.

Die Einsätze, die zu taktischen Zwecken von Bombern geflogen wurden, stehen dem gegenüber an Zahl und Bedeutung weit zurück, was jedoch nicht heißen soll, daß sie nicht auch ihren militärischen Wert gehabt hätten. Die US Air Force verwendete zu diesen taktischen Einsätzen in

erster Linie zweimotorige Bomber, und zwar die Muster North American B 25 «Mitchell», Martin B 26 «Marauder» und Douglas A 26 «Invader». Die beiden erstgenannten Typen sind bewährte Veteranen des Zweiten Weltkrieges, und auch der «Invader» ist bereits in den letzten Wochen dieses Krieges in Erscheinung getreten. Außerdem wurden zu taktischen Angriffen in Korea neben den Bord-Jägern der Flugzeugträger auch deren Torpedo-Bomber eingesetzt, und zwar mit bestem Erfolg. Am meisten verwendet wurde dabei das Muster Douglas AD 4 «Skyraider», das wahlweise entweder Torpedos oder Bomben verschiedenen Kalibers oder eine große Anzahl Raketengeschosse mit sich führen kann.

Als wichtigstes Ergebnis der Erfahrungen in Korea ist auf jeden Fall zu beachten, daß die in der letzten Zeit des Zweiten Weltkrieges angebahnte Tendenz sich weiter fortgesetzt hat, wonach der Jagdbomber immer mehr die Aufgaben des früheren leichten und mittleren Bombers übernimmt.

Sehr beachtenswert sind auch die *taktischen Nachteinsätze*, die in Korea geflogen wurden. Anfangs haben die Nordkoreaner und auch die Chinesen in geradezu leichtsinniger Weise die Tarnung ihrer Truppen und Nachschubbewegungen vernachlässigt, wodurch sie außerordentlich empfindliche Verluste erlitten. Das änderte sich aber sozusagen mit einem Schlag. Die Tarnung wurde gut. Vor allem aber wurden alle größeren Truppen- und Nachschubbewegungen in die Nachtstunden verlegt. Zur Bekämpfung dieser Nachtziele wurden daraufhin von den Amerikanern Flugzeuge mit neuartigen Radargeräten eingesetzt, mit deren Hilfe Eisenbahnzüge, fahrende Kolonnen und marschierende Truppen nicht nur erkannt, sondern auch mit einer Präzision bekämpft werden konnten, die nach den gewonnenen Erfahrungen genau so gut war, wie bei einem Einsatz bei Tage bei besten Sichtverhältnissen. Besonders beachtenswert ist, daß zu diesen taktischen Nachteinsätzen auch die neuesten amerikanischen Nacht- und Allwetter-Jäger Northrop F 89 und Lockheed F 94 zur Erprobung herangezogen wurden und sich ausgezeichnet bewährten.

Der taktische Nachteinsatz gewann in der letzten Zeit in Korea auch deshalb gesteigerte Bedeutung, weil die Kommunisten inzwischen ihre Erdabwehr beachtlich verstärken und verbessern konnten. Da die Amerikaner dank der erwähnten neuen Radar-Geräte in der Lage waren, taktische Einsätze mit praktisch den gleichen Erfolgsaussichten wie bei Tage zu fliegen, verlegten sie diese Einsätze nach Möglichkeit nunmehr in die Nacht, weil sie dabei naturgemäß auf eine wesentlich schwächere Erdabwehr stießen.

Hubschrauber-Erfahrungen

Sehr wichtige Erfahrungen brachte der Korea-Krieg auf dem Gebiet des Hubschraubers, da diese neue Flugzeuggattung hier zum erstenmal unter kriegsmäßigen Verhältnissen eingesetzt und erprobt werden konnte. In erster Linie bewies der Hubschrauber seine wertvollen Eigenschaften als ein neuartiges *Rettungsmittel*. Zuerst wurde er zur Rettung von Fliegern, die hinter der Front notgelandet oder mit Fallschirm abgesprungen waren, und zur Bergung von abgesprungenen Flugzeugbesatzungen aus Seenot verwendet. Später errang er als Rettungsgerät seine wichtigste Bedeutung dadurch, daß mit ihm Verwundete direkt vom vordersten Gefechtsfeld aus nach dem nächsten Lazarett oder Flugplatz geflogen wurden, von dem aus Schwerverwundete, deren Behandlung in einem Feldlazarett nicht mit der nötigen Sorgfalt hätte erfolgen können, sofort mit Transportflugzeugen nach Japan überführt wurden. Eine wertvolle Hilfe für die kämpfende Truppe bot der Hubschrauber weiterhin dadurch, daß mit ihm dringend benötigtes Material, wie Blutplasma, Lebensmittel, Munition, Ersatzteile, Funkgeräte und dergleichen auf schnellstem Wege und in wesentlich kürzerer Zeit, als dies mit Fahrzeugen möglich gewesen wäre, bis in die vorderste Front gebracht werden konnte.

Obwohl im Korea-Krieg anfangs nur kleine Hubschrauber zur Verfügung standen, die außer dem Flugzeugführer nur drei bis fünf Mann befördern konnten, war es trotzdem möglich, mit seiner Hilfe auch kleinere Verbände aus Kesseln auf dem Luftwege zu evakuieren. So wurden zum Beispiel am 27. Oktober 1950 große Teile der von den Chinesen eingeschlossenen ersten amerikanischen Kavallerie-Division und in der Zeit vom 1. bis 3. Dezember 1950 mehrere hundert Marine-Infanteristen aus der Einkesselung befreit.

Als dann später Hubschrauber mit größerer Tragfähigkeit, vor allem das Muster «Sykorsky H 19A», das neben zwei Flugzeugführern zehn Mann mit voller Ausrüstung befördern kann, zum Einsatz gelangten, wurden sie auch als *Transportmittel* für Verstärkungen, die schnellstens an die Front gebracht werden sollten, erfolgreich verwendet. Mit nur 12 Hubschraubern dieses Typs wurde am 11. Oktober 1951 ein Bataillon amerikanischer Marine-Infanteristen in Stärke von etwa 1000 Mann mit seiner gesamten Ausrüstung an die Front gebracht, wobei der Transport des Bataillons und seines Kriegsmaterials mit 160 Flügen durchgeführt werden konnte, wobei in 6 Stunden und 15 Minuten diese Transportaufgabe, die auf dem Landwege mit Kraftfahrzeugen zwei volle Tage in Anspruch genommen hätte, beendet war.

Erstmalig in der Kriegsgeschichte wurden in Korea am 19.9.1951 Hubschrauber zu einer *taktischen Kampfhandlung* eingesetzt. Es handelte sich darum, einen etwa 900 m hohen beherrschenden Bergkamm nordwestlich von Kansong zu besetzen, dessen Wegnahme infolge des unwegsamen Geländes sich sehr schwierig und verlustreich gestaltet hätte. Generalmajor Gerald Thomas, der Kommandeur der ersten US-Marine-Division entschloß sich daher, den Stoßtrupp mit Hubschraubern auf den Bergkamm zu befördern. Für diese Aufgabe gelangten 12 Hubschrauber vom Typ «Sikorsky H 19A» unter dem Befehl von Oberstleutnant G. W. Herring zum Einsatz, die in Abständen von einer Minute insgesamt 228 Mann und anschließend noch acht Tonnen Munition und Versorgungsgut in die Stellung brachten. Dabei erfolgte das Absetzen der Marine-Infanteristen nicht durch Landung, sondern dadurch, daß die Soldaten die stillstehend schwebenden Hubschrauber mittels einer Strickleiter verließen. Ein starker Luftschirm aus Jägern und Jagdbombern deckte das Unternehmen, das innerhalb vier Stunden ohne Verluste durchgeführt werden konnte.

Die Erfahrungen in Korea zeigen, daß der Hubschrauber nicht nur ein neuartiges Rettungsgerät darstellt, das an Orten eingesetzt werden kann, wo alle sonstigen Rettungsmaßnahmen versagen, sondern daß er auch als neuartiges Mittel für den taktischen Lufttransport und für *Stoßtrupp-* und *Landeunternehmen* eine hohe Bedeutung und große Zukunft besitzt. Zurzeit stehen schon Hubschrauber zur Verfügung, die neben zwei Mann Besatzung noch zwanzig Mann mit voller Ausrüstung befördern können. Bei verschiedenen Firmen befinden sich Hubschrauber mit noch größerer Traglast in Entwicklung und sogar schon in erster Flugerprobung. Der neue Piasecki Groß-Hubschrauber YH 16 hat vor kurzem seine ersten Flugversuche unternommen; seine Nutzlast beträgt 4,5 Tonnen und er kann außer der Besatzung 40 Mann mit voller Ausrüstung an Bord nehmen. Deshalb trägt man sich, wie Manöverübungen gezeigt haben, auf Grund der Korea-Erfahrungen in den USA mit dem Gedanken, in Zukunft bei Kommandounternehmungen an Stelle von Fallschirmjägern und Lastenseglern Hubschrauber einzusetzen und auch bei Landungsunternehmen die ersten Stoßtrupps nicht mehr mit Landungsbooten, sondern mittels Hubschraubern an Land zu bringen.

Militärischer Lufttransport

Auch in Korea hat sich das Flugzeug als außerordentlich wertvolles Mittel für Transportaufgaben bewährt. Wichtige Versorgungsgüter wurden in großen Mengen von Japan aus auf dem Luftwege nach dem Kriegsschauplatz in Korea befördert. Desgleichen erfolgte die Zuführung von Ver-

stärkungen in beträchtlichem Maße auf dem Luftweg, vor allem in der ersten Zeit des Konflikts, als es sich darum handelte, möglichst schnell möglichst viele Truppen zur Unterstützung der geschlagenen Südkoreaner nach Korea zu bringen. Diese Lufttransporte, die zur Unterstützung beziehungsweise Verstärkung der in Korea kämpfenden Truppen durchgeführt wurden, trugen taktischen Charakter und besondere neue Erfahrungen gegenüber denen des Zweiten Weltkrieges sind nicht zu verzeichnen, abgesehen von der im Vorhergehenden bereits geschilderten Tatsache, daß erstmalig auch Hubschrauber zu taktischen Transportaufgaben mit Erfolg verwendet wurden.

Darüber hinaus wurde aber auch das Flugzeug als Transportmittel für Aufgaben verwendet, die über den rein taktischen Rahmen hinausgingen und strategischen Charakter besaßen. Der Transport der gesamten in Korea eingesetzten australischen Verbände auf dem Luftweg stellt ohne Zweifel eine Truppenverschiebung dar, die infolge der Länge des Weges als strategisch bezeichnet werden kann.

Noch ausgeprägteren strategischen Charakter trug die «*Luftbrücke*» von den USA nach Korea. Da in Japan zum damaligen Zeitpunkt das erforderliche Kriegsmaterial nicht in ausreichendem Maße vorhanden war und der Transport von den USA nach Japan auf dem Seeweg sehr lange Zeit (bei günstigem Wetter mindestens 16–18 Tage, bei ungünstiger Witterung nahezu die doppelte Zeit) erforderte, wurde sofort mit dem Ausbau dieser «*Luftbrücke nach Korea*» begonnen, an der sich neben der amerikanischen Luftwaffe auch (ab 27. Juni 1950) die kanadische Luftwaffe (RCAF) beteiligte. Zuerst wurden Offiziere und technisches Personal, Medikamente, chirurgische Instrumente und wichtiges technisches Material auf dem Luftweg befördert. Später wurde auch anderer dringend notwendiger Nachschub (Munition für Spezialwaffen, «*Bazookas*», Ersatzteile für Panzer, für Flugzeuge und für Artillerie, sowie Feldpost) von den USA nach Korea geflogen.

Anfangs erfolgten die Flüge von amerikanischen Flughäfen an der amerikanischen Westküste zwischen San Francisco und der kanadischen Grenze. Die Flüge führten mit Zwischenlandungen in Alaska und auf den Aläuten nach einem Flughafen bei Tokio. Die Gesamtflugstrecke auf dieser nördlichen Route beträgt rund 9000 Kilometer. Infolge der ungünstigen Witterungsverhältnisse auf diesem Flugweg (auf den Flughäfen in Alaska und auf den Aläuten herrscht häufig undurchdringlicher Nebel) wurde auch eine südliche Route ausgebaut, die von San Francisco mit Zwischenlandungen in Honolulu (Hawai) und auf den Inseln Midway, Wake und Iwo Jima oder Guam nach Japan führte. Obwohl die südliche Route wit-

terungsmäßig viel günstiger ist, wurde in dringenden Fällen, um Zeit zu sparen, die nördliche bevorzugt; denn die Länge der südlichen Route beträgt rund 11 000 Kilometer.

Durch Einführung modernsten Ladematerials konnten auch die Zeitspannen für das Entladen und Neubeladen wesentlich verkürzt werden, vor allem bei den Transportflugzeugen, die über Laderampen und Aufzüge verfügen. Bei den modernsten Transportern dauert es heute nur zwei Stunden, um die Flugzeuge zu entladen, zu reinigen und um sie durch den Einbau von Tragbahren für die Mitnahme von Verwundeten auf dem Rückflug einzurichten.

Während, wie erwähnt, Schiffe bei günstiger Witterung 16–18 Tage, bei schlechten Wetterverhältnissen nahezu die doppelte Zeit brauchen, benötigten die Flugzeuge auf der nördlichen Route mit zwei bis drei Zwischenlandungen nur 22–28 Stunden, auf der südlichen mit durchschnittlich vier Zwischenlandungen 27–33 Stunden. Besonders beachtenswert ist, daß das amerikanische Lufttransport-Kommando MATS (Military Air Transport Service) zur Bewältigung der Transportaufgaben noch 70 Flugzeuge verschiedener ziviler Luftverkehrsgesellschaften gechartert hat, ein Beweis, welche Bedeutung den zivilen Verkehrs- und Transportflugzeugen in einem künftigen Kriegsfall zukommen wird.

Luftkampf-Erfahrungen

Bei den leichten und mittleren Bombern hat sich erneut die Erfahrung aus dem letzten Weltkrieg bestätigt, daß auch eine starke Verteidigungsbewaffnung der Bombenflugzeuge keinen ausreichenden Schutz gegen an Geschwindigkeit weit überlegene Jagdflugzeuge bietet, sondern daß verhältnismäßig langsame Bomber ihre Aufgaben nur unter einem sehr starken Geleitschutz eigener Jäger durchführen können. Moderne Düsen-Bomber mit Fluggeschwindigkeiten, die denen der Düsenjäger sehr nahe kommen, wurden in Korea nicht eingesetzt.

Wenn auch die in Korea verwendeten Düsen-Jagdbomber den chinesischen und nordkoreanischen Düsenjägern Mig 15 im Hinblick auf Geschwindigkeit unterlegen waren, zeigte sich dennoch, daß Düsen-Jagdbomber von Düsenjägern nur schwer zu bekämpfen sind. Ja, es ist sogar trotz Unterlegenheit in bezug auf Höchstgeschwindigkeit einigen amerikanischen Düsen-Jabos des Typs F 84 «Thunderjet» gelungen, feindliche Mig 15 abzuschießen.

Sehr interessante Erfahrungen brachte der Luftkampf «Düsenjäger gegen Düsenjäger». Obwohl die Mig 15 in Flughöhen über 9000 Meter gegenüber dem amerikanischen Düsenjäger North American F 86 «Sabre» – vor allem

den in Korea zuerst eingesetzten Flugzeugen der älteren Baureihen dieses Typs – im Hinblick auf Steigleistungen und Wendigkeit ohne Zweifel überlegen war, betrug bei Luftkämpfen zwischen Mig 15 und F 86 «Sabre» das durchschnittliche Verhältnis der Abschüsse 8:1 bis 10:1 zugunsten des F 86 «Sabre». Diese Erfolge sind nicht nur auf die bessere Ausbildung der amerikanischen Piloten und auf die überlegenen amerikanischen Radar-Visiere zurückzuführen, sondern vor allem auf die für den Luftkampf Jäger gegen Jäger günstigere Bewaffnung der F 86 «Sabre». Die Mig 15 war im allgemeinen mit 2 Kanonen vom Kaliber 23 mm und 1 Kanone vom Kaliber 37 mm ausgerüstet, die zusammen in einer Minute rund 1000 Schuß abfeuern können. Der F 86 «Sabre» dagegen besaß 6 Mg. vom Kaliber 12,7 mm, von denen jedes eine Schußfolge von 800 Schuß je Minute besitzt, was eine Gesamtschußzahl von 4800 je Minute ergibt. Obwohl ein einzelner Treffer des Kalibers 23 mm und 37 mm eine größere Wirkung aufweist als ein Treffer vom Kaliber 12,7 mm, hat sich einwandfrei ergeben, daß ein massiertes Feuer vieler Waffen kleineren Kalibers mit kleinerer Wirkung des einzelnen Geschosses gegenüber weniger Waffen größeren Kalibers mit größerer Wirkung des einzelnen Treffers günstigere Ergebnisse zeitigt. Die alte Streitfrage, ob beim Luftkampf Jäger gegen Jäger das Prinzip des «Schrotschusses» oder des genau gezielten «Büchenschusses» vorzuziehen ist, die schon vor und während des Zweiten Weltkrieges viel erörtert wurde, ist in Korea eindeutig *zugunsten des «Schrotschusses»*, das heißt zu einer möglichst großen Anzahl von Waffen mit hoher Schußfolge, gelöst worden. Bei der hohen Fluggeschwindigkeit moderner Düsenjäger ist die Zeitspanne, während der das feindliche Flugzeug im Schußbereich der eigenen Waffen liegt, derart kurz, daß ein Abschluß des Gegners nur noch durch ein *massiertes Feuer* möglichst vieler Bordwaffen zu erwarten ist.

Aus dieser Erfahrung dürfen jedoch keine falschen Schlüsse gezogen werden, was den Luftkampf «Jäger gegen Bomber» betrifft. Bei ihm sind für den Jäger Bordwaffen großen Kalibers erforderlich, bei denen jeder einzelne Treffer möglichst große Wirkung haben muß. Die geschilderte Bewaffnung der Mig 15, die sich im Luftkampf Jäger gegen Jäger als unterlegen erwies, dürfte deshalb gewählt worden sein, um in erster Linie Bomber wirksam bekämpfen zu können. Es hat sich jedoch bereits im letzten Weltkrieg herausgestellt, daß moderne Bomber auch gegen Treffer von Flugzeugkanonen der Kaliber 20 mm bis 37 mm verhältnismäßig unempfindlich sind, sofern diese nicht bei lebenswichtigen Teilen erzielt werden, und daher geht die Entwicklung ohne Zweifel dahin, daß in Zukunft Raketengeschosse die Bordbewaffnung derjenigen Jäger, die gegen Bomber eingesetzt werden, darstellen werden. Bei den amerikanischen Typen

Lockheed F 94 C «Starfire» und North American F 86 D «Sabre» ist dieser Weg bereits beschritten. Beide Typen besitzen nur noch Raketengeschosse für den Luftkampf (angeblich sogar mit Selbstannäherungsgerät) und verschiedene andere Jagdflugzeuge führen neben einer Bordbewaffnung aus Mg. oder Flugzeugkanonen zusätzlich Luftkampf-Raketengeschosse mit sich.

Es ist daher als eine Auswertung der in Korea gewonnenen Erfahrungen zu betrachten, wenn man heute dazu übergeht, die Düsenjäger entsprechend ihren *Aufgaben-Zwecken* zu bewaffnen, das heißt daß man diejenigen Düsenjäger, die in erster Linie für den Luftkampf mit Jägern bestimmt sind (z. B. die Geleitjäger der Bomber-Verbände) mit einer möglichst großen Anzahl sehr schnell feuern der Bordwaffen ausrüstet, während man bei der Bewaffnung der für die Bekämpfung feindlicher Bomber bestimmten Düsenjäger immer mehr den Raketengeschossen den Vorzug gibt.

Abwurfaffen und Geräte

Es herrscht noch keine Übereinstimmung darüber, ob man die Raketengeschosse zu den Bord- oder den Abwurfaffen rechnen soll. Wenn es sich um Raketengeschosse handelt, die für den Luftkampf gegen feindliche Luftziele bestimmt sind, so mag dieser Zweifel über die Zuteilung berechtigt sein. Dagegen kann man die Raketengeschosse, die gegen Erdziele eingesetzt werden, ohne Bedenken zu den Abwurfaffen rechnen. Da in Korea Raketengeschosse bisher ausschließlich zur Bekämpfung von Erdzielen verwendet wurden, sollen sie daher hier unter der Kategorie Abwurfaffen behandelt werden.

In den weitaus meisten Fällen wurden Raketengeschosse zur Panzerbekämpfung eingesetzt. Träger dieser Raketengeschosse waren in erster Linie Düsen-Jagdbomber vom Muster Republik F 84 «Thunderjet», daneben Düsen-Jagdbomber Lockheed F 80 «Shooting Star» und Bord-Jäger der Flugzeugträger. Bevor die Napalm-Feuerbomben, die nachfolgend näher beschrieben werden, in Erscheinung traten, war es vor allem dem Einsatz von Raketengeschossen zu verdanken, daß der Angriff der in großer Anzahl eingesetzten nordkoreanischen schweren Panzer (T 34) in überraschend kurzer Zeit zum Stehen gebracht werden konnte. Die Bekämpfung dieser Panzer erfolgte mit Raketengeschossen der Kaliber 7,5 cm, 12,7 cm und 15,5 cm. Letztere besaßen einen Hohlladungskopf und erwiesen sich als besonders erfolgreich, da sie Panzerplatten bis zu 28 cm Dicke durchschlagen konnten. Auch auf diesem Gebiet haben die Kampfergebnisse in Korea die Erfahrungen des Zweiten Weltkrieges bestätigt, nämlich, daß der Jagdbomber mit Raketengeschossen einer der gefährlichsten Gegner des Panzers ist.

Eine völlige Wandlung auf dem Gebiet der Panzerbekämpfung brachte aber die *Napalm-Feuerbombe*. Um einen schweren Panzer, wie den Typ T 34, außer Gefecht zu setzen oder ernsthaft zu beschädigen, waren beim Einsatz von Raketengeschossen entweder Volltreffer oder Treffer nötig, die nicht weiter als fünf Meter vom Panzer entfernt einschlugen. Bei Verwendung von Napalm-Feuerbomben dagegen genügt ein Einschlag, der rund 24 Meter vom Panzer entfernt ist, um ihn völlig außer Gefecht zu setzen. Ein Volltreffer mit einer Napalm-Feuerbombe kann einen 35-t-Panzer bis zur Hälfte zerschmelzen.

Nicht nur gegen Panzer, sondern auch gegen Bunker, Gebäude und lebende Ziele hat sich die Napalm-Feuerbombe als eine Waffe von vernichtender Wirkung erwiesen, die viel wirksamer ist als die bisher verwendeten Spreng-, Splitter- und Brandbomben. Ganz hervorragend hat sich die Verwendung von Napalm-Feuerbomben bei den an anderer Stelle geschilderten Angriffen von Jagdbombern gegen die Yalu-Kraftwerke bewährt.

Was die normalen Spreng-, Splitter- und Brandbomben betrifft, so sind, soweit bekannt, auf diesem Gebiet in Korea keine neuen Konstruktionen zum Einsatz gelangt und daher auch keine neuen Erfahrungen gewonnen worden. Sehr gute Erfolge wurden bei Düsenjägern mit dem sogenannten «*Radar-Visier*» erzielt, dessen Einzelheiten noch immer streng geheim gehalten werden. Bekannt ist aber, daß dieses Zielgerät auf elektronischer Basis arbeitet, alle ballistischen Werte automatisch errechnet und sich ebenso automatisch diesen Werten entsprechend einstellt, so daß der Flugzeugführer nichts anderes mehr zu tun hat, als sein Ziel laufend im Visier zu behalten.

Für die Düsen-Jagdbomber wurde inzwischen eine Weiterentwicklung dieses Zielgerätes geschaffen, und zwar das neue «*Sperry Dreizweck-Visier*», das automatisch alle für die starren Bordwaffen, für die Raketengeschosse und für den Bombenwurf notwendigen ballistischen Werte errechnet und diese durch entsprechende Selbsteinstellung anzeigt.

Wie schon im Abschnitt «*taktische Kampfhandlungen*» geschildert, verwendeten die Amerikaner auch neuartige Radar-Geräte, die den Einsatz von Jagdbombern und leichten Bombern sogar zur direkten Unterstützung der Erdtruppen auf dem Gefechtsfeld auch bei Nacht und bei völlig fehlender Bodensicht ermöglichen sollen. Dieses neue Radar-Gerät soll so ausgezeichnet arbeiten, daß die Präzision derartiger Nachtangriffe in keiner Weise mehr hinter derjenigen von Angriffen bei Tage mit besten Flug- und Sichtverhältnissen zurücksteht. Einzelheiten über dieses neuartige Radar-Gerät sind bisher noch nicht bekanntgegeben worden.

Zusammenfassung

Der Krieg in Korea hat auf dem Gebiet des Einsatzes der Flugwaffe sehr reiche Erfahrungen gegeben, aus denen äußerst wichtige allgemeine Lehren gezogen werden können, wobei allerdings bei der Auswertung dieser Erfahrungen die eingangs geschilderten besonderen Verhältnisse des Korea-Krieges genau berücksichtigt werden müssen, damit nicht aus Erfahrungen, die durch diese Sonderverhältnisse bedingt sind, falsche Schlüsse gezogen werden.

Das Kriegspotential Sowjetrußlands

Der deutsche Nachrichtendienst hatte vor 1941 eine Fülle von zum Teil sehr ins Detail gehenden Informationen über den künftigen russischen Gegner beschafft. Diese Kenntnisse verhinderten nicht, daß in der Beurteilung des russischen Kriegspotentials schwerwiegende Fehler begangen wurden. Eine solche Beurteilung darf sich nicht auf militärische Nachrichten beschränken, sondern muß auf breitester Basis erfolgen und insbesondere die geographischen Verhältnisse, das Vorhandensein industrieller Rohstoffe, die industrielle Produktionskapazität, die technischen Fertigkeiten und die wissenschaftlichen Kenntnisse, die politische Organisation, die Tradition, die seelische Verfassung und vor allem auch die Qualität der Führung berücksichtigen. Auf solcher Grundlage beruht die Darstellung des russischen Kriegspotentials, welche Dr. Sokol vom Institut für asiatische und slawische Studien der Universität Stanford (Kalifornien) in der «*Military Review*» vom Dezember 1953 veröffentlicht. Der Verfasser ist aus Wien gebürtig und war im ersten Weltkrieg K.K.-Marineoffizier, diente später als Schiffsoffizier in Niederländisch-Indien und beschloß sein Studium an der Universität, an welcher er jetzt das erwähnte Institut leitet.

Das Ergebnis der Untersuchung sei vorweggenommen:

1. Vorerst ist davor zu warnen, die Möglichkeiten Rußlands mit den eigenen (amerikanischen) zu messen. Wenn die USA beispielsweise 500 Zerstörer benötigen, um einen Krieg gewinnen zu können, heißt das nicht, daß die USSR diesen Sieg nicht mit 25 solcher Schiffe erringen könne. Die Probleme und die Voraussetzungen für deren Lösung sind für die beiden großen Opponenten vollkommen verschieden.

2. Ein Großteil der Voraussetzungen besteht darin, daß die Sowjetunion einen großen Krieg auf dem eurasischen Kontinent beginnen, durchführen und gewinnen könnte. Einer solchen Aufgabe sind die russische Landwirt-