

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 118 (1952)

Heft: 1

Artikel: Kriegslehrnen aus dem Feldzuge in Korea

Autor: Waibel, Max

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-23701>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

heitsvorschriften müssen jedem Kämpfer genau bekannt sein; Unsicherheiten müßten im Kriege zu Hemmungen führen.

II. Leute, die in den Scharfschießübungen nicht aktiv mitmachen, wird man näher prüfen. Vielleicht hilft Erklären, vielleicht nur ein Tadel über die Schwierigkeiten hinweg. Eventuell ist eine Umteilung in eine andere Charge oder in eine andere Waffengattung nötig.

Wesentlich ist, daß wir erkennen, wie wichtig gerade in unserer kleinen Armee der Einsatz aller Leute und aller Waffen ist und daß wir daher nichts unterlassen, um dieses Ziel zu erreichen.

Kriegslehrer aus dem Feldzuge in Korea

Von Oberst Max Waibel

Luftkrieg

I. Stärkeverhältnis der beteiligten Luftstreitkräfte

Mit dem Eingreifen chinesischer Heeresverbände im Herbst 1950 begannen sich auch im Luftkrieg neue Entwicklungen abzuzeichnen und es unterliegt wohl kaum noch einem Zweifel, daß in der Mandschurei gleichzeitig mit der Bereitstellung der chinesischen Armee auch der Aufmarsch starker Teile der *Sowjet-Luftwaffe* erfolgte. Aber während nun die chinesischen Landstreitkräfte massiv in die Kämpfe eingriffen, hielt sich die Sowjet-Luftwaffe erst völlig zurück und trat dann auch später immer nur sehr zögernd und in nächster Nähe ihrer Basen nördlich des Grenzflusses Yalu in Erscheinung. Diese auffallende Zurückhaltung dauerte etwa 9 Monate lang an und so bot sich denn das seltsame Bild, daß die rote Luftwaffe trotz ihrer beträchtlichen Stärke dem Feind den Luftraum über Korea überließ. Da andererseits auch die UNO-Luftwaffe die mandschurische Grenze respektierte, herrschte im Luftraume längs des Yalu eine Situation, welche sehr viele ähnliche Züge mit der «drôle de guerre» an der deutsch-französischen Grenze im ersten Kriegsjahre 1939/40 aufwies. Beide Gegner waren, wenn auch aus ganz verschiedenen Motiven heraus, bestrebt, den Krieg nicht auszuweiten und die US.-Air Force respektierte darum stillschweigend die Grenze.

Nur im äußersten Zipfel Nordwestkoreas begann sich eine Sonderlage zu entwickeln, die aber am Prinzip des seltsamen Stillhaltekrieges in der Luft vorerst nichts änderte. In Nordwestkorea, über der klassischen historischen Einfallsforte der Mongolen nach Korea, begannen die Sowjet-Jäger

langsam einen Luftschild aufzubauen, der von der Grenzstadt Sinuiju aus erst nur nach Sinanju und später bis gegen die 150 km südlich gelegene nordkoreanische Hauptstadt Pyongyang reichte. Da dieser Luftschild sehr schmal ist und von sowjetischen MIG 15 verteidigt wird, nennen ihn die Amerikaner die *MIG-Gasse* (*MIG-Alley*). Durch den Luftschild der *MIG-Gasse* wird ziemlich genau die nördliche Hälfte der wichtigsten Nachschubachse zwischen der mandschurischen Grenze und der heutigen Front in Nordwest-Korea gedeckt.

In der *MIG-Gasse* spielen sich nun seit einiger Zeit *Luftkämpfe* von wachsendem Umfange und zunehmender Bedeutung ab, darüber bestehen keine Zweifel mehr. Wenn aber die amerikanische Presse in temperamentvoller Weise gelegentlich bereits von der verlorengegangenen alliierten Luftherrschaft in Korea schreibt, dann geht diese Darstellung doch zu weit. Und ob die Behauptung eines hohen amerikanischen Airforce-Generals aus dem Weltkriege II zutrifft, der am 12. Dezember 1951 öffentlich erklärte, die Sowjet-Luftwaffe könne die UNO-Luftstreitkräfte aus Korea vertreiben, sobald es ihr passe, bleibt auch noch abzuwarten.

Sicher ist, daß sich in den letzten zwei Monaten die Luftlage über Korea zugunsten der kommunistischen Streitkräfte entwickelt hat. Aber diese Entwicklung bedeutet doch noch lange nicht das Ende der UNO-Luftherrschaft in Korea. Versuchen wir die Lage in richtigen Proportionen zu zeichnen, dann ergibt sich etwa folgendes Bild:

Das Gebiet, über welchem die rote Luftwaffe den UNO-Luftstreitkräften in wachsender Stärke entgegentritt – die *MIG-Gasse* und ihre Umgebung –, bildet nur einen kleinen Teil des koreanischen Luftraumes. Außerdem liegt die *MIG-Gasse* in nächster Nähe der mandschurischen Grenze, welche bis heute noch von den UNO-Fliegern respektiert wird, wodurch die Mandschurei stillschweigend als eine Art Jagdbann-Gebiet gilt. Jeder Jäger weiß aber aus Erfahrung, daß in Schongebieten sich das Wild am prächtigsten entwickelt. Die Forderung nach Bombardierung der mandschurischen Stützpunkte durch die UNO-Luftwaffe fand aber bis anhin bei der politischen Führung nur wenig Anklang. Es sind zwar bedeutsame Nuancen in der Reaktion darauf festzustellen. Im Frühjahr 1951 beschleunigte diese Bombardierungs-Forderung General MacArthurs dessen Abberufung. Aber schon ein halbes Jahr später sah sich der Generalstabschef der US.-Air Force gezwungen, öffentlich zu erklären, «daß das Verbot, die Mandschurei zu bombardieren, eine ungewöhnliche und in der Tat einzig dastehende Beschränkung des Zweckes eines Luftkrieges darstelle.» Dies trifft zweifellos zu, aber es fragt sich, aus Gründen, die im Kapitel «Abschnürung des Kampfraumes der Landstreitkräfte» erörtert werden, ob die alliierte

Luftwaffe *heute schon* wirklich in der Lage wäre, die Mandschurei derart weitgehend auszuschalten, wie man sich das vorstellt. Ich zweifle daran, daß dies ohne Einsatz von Atomwaffen möglich ist und glaube, daß die Neutralisierung der Mandschurei heute noch, im Hinblick auf den unfertigen Stand der alliierten Luftrüstung der UNO-Luftwaffe nicht nur Nachteile auferlegt. Die obige Erklärung wurde in der amerikanischen Öffentlichkeit durchaus gebilligt. Sie zeigt aber auch auf, daß der Einsatz der roten Luftwaffe als steigende Bedrohung gewertet wird.

Andererseits muß aber auch betont werden, daß die rote Luftwaffe sich bisher fast ausschließlich auf die *Tätigkeit des Jagdschutzes* über engen Räumen und in nächster Nähe der Einsatzbasen beschränkte. Über dem nur 300 km südlich der Grenze gelegenen Frontgebiete oder gar hinter der UNO-Front greift die rote Luftwaffe nur selten ein. Von den drei Hauptaufgaben, welche einer taktischen Luftwaffe zugewiesen sind – Erkämpfung der Luftherrschaft, Abschüttung des Kampfraumes durch Bombardierungen und Zusammenarbeit mit den Erdtruppen – haben die roten Luftstreitkräfte bisher keine einzige entscheidend in Angriff genommen. Lediglich von der ersten Hauptaufgabe könnte man sagen, daß in der MIG-Gasse ein Anfang gemacht worden ist. Aber ein ernsthafter Versuch zur Erringung der Luftherrschaft in Korea, oder auch nur zwischen der mandschurischen Grenze und der Frontlinie in der Nähe des 38. Breitengrades, ist bisher nicht gemacht worden.

Welches die ausschlaggebenden Gründe für diese Zurückhaltung sein mögen, ist vorerst noch schwer zu erkennen, denn es mag derer wohl eine ganze Reihe geben. Da ist zunächst einmal das Bestreben sowohl der Sowjetunion als auch der UNO, den Feldzug in Korea nicht zum Weltkriege auszuweiten. Eine Ausweitung des Luftkrieges in der ersten Jahreshälfte 1951 wäre aber noch sehr wahrscheinlich mit einer Ausdehnung der Luftaktionen auf die Mandschurei gleichbedeutend gewesen – so ungelegen dies auch der UNO-Luftwaffe sein möchte – denn es lag damals noch ganz eindeutig klar, daß nur die *Sowjet-Luftwaffe* als Luftgegner in Frage gekommen wäre. Dieser Umstand hätte zweifellos das Risiko einer Ausweitung zum Weltkriege stark erhöht.

Heute liegen die Karten aber schon etwas weniger offen. Innerhalb eines Jahres war es wohl möglich gewesen, von der mächtigen Sowjet-Luftwaffe Jagdstreitkräfte abzuzweigen und so weit nach außen hin zu verselbständigen, daß diese als kommunistische, chinesische oder koreanische Luftwaffe präsentiert werden können. Gelänge es überdies, auf koreanischem Territorium Basen für diese Luftstreitkräfte aufzubauen, dann dürfte es der UNO bedeutend schwieriger fallen, die Sowjetunion für das Eingreifen von

Luftstreitkräften in Korea zur Rechenschaft zu ziehen. Auch propagandistisch wäre das Auftreten einer kommunistischen Luftwaffe ein Erfolg, der in ganz Asien große Wirkung zeitigen und den Fehlschlag der kommunistischen Landoperationen bei weitem aufwiegen könnte.

Auf jeden Fall darf angenommen werden, daß die Sowjet-Luftwaffe durchaus in der Lage wäre, einer chinesischen Freiwilligen-Luftwaffe genügend Jagdflugzeuge abzutreten, um der Luftlage in Korea ein völlig anderes Gesicht zu verleihen. Schwieriger dürfte die Pilotenfrage sein, besonders bei der Führung von modernsten Düsenjägern. Gerade auf diesem Gebiete waren die Erfahrungen aus den Luftkämpfen zwischen MIG 15 und den amerikanischen F 86 für die kommunistischen Piloten wenig ermutigend. Höchst wahrscheinlich beeinflußten die Erfahrungen aus den Luftkämpfen in der MIG-Gasse die Aufbaupläne der kommunistischen Luftwaffe in Korea ganz beträchtlich und zeigten, daß ein noch weiterer Zeitbedarf erforderlich war, um die Piloten kriegstüchtig zu schulen. In der Tat blieb auffallend, daß öfters bei großen Luftgefechten ganze Staffeln von MIG 15-Verbänden, welche in Sichtweite flogen, nicht in den Kampf eingriffen und deshalb bei den Amerikanern den Eindruck hinterließen, es würden Trockenflüge zur Angewöhnung junger Piloten durchgeführt. Es ist vorgekommen, daß sich ein Verband von über 80 MIG 15 an einem in nächster Nähe wirbelnden Luftkampfe zwischen F 86 und MIG 15 überhaupt nicht beteiligte und einfach davonzog, als ginge ihn die ganze Sache nichts an. Wer eigentlich die roten Flugzeuge fliegt, ob russische, chinesische oder andere Piloten, weiß die UNO bis heute noch nicht. Daß diese Piloten im Bordfunk russisch sprechen, ist noch kein schlüssiger Beweis. Die südkoreanischen Piloten der UNO reden auch englisch im Bordfunk.

Aus den Anstrengungen zum Aufbau einer schlagkräftigen Luftwaffe geht hervor, daß die *kommunistische Konzeption des Korea-Feldzuges vom Jahre 1950* aufgegeben worden ist. Damals hatte es sich darum gehandelt, durch rücksichtslosen Einsatz eines Massenheeres den Mangel eigener Luftunterstützung auszugleichen. Zweimal brachte dieses kommunistische Kampfverfahren vielversprechende Erfolge und drängte die UNO-Truppen bis an den Rand der Niederlage. Aber auf die Dauer wogen die Verluste an Menschen und Material doch derart schwer, daß sie selbst für ein Massenheer untragbar wurden. Im Frühjahr 1951 hatten sich die Landoperationen für die Kommunisten hoffnungslos festgelaufen und es verblieben nun nur noch zwei Möglichkeiten: Waffenstillstand oder Fortsetzung der Landoperationen mit Luftunterstützung. Die Sowjet-Führung wählte die erstere Lösung, aber durchaus in ihrem eigenen Stil, der dadurch charakterisiert war, daß die *Landoperationen praktisch zum Stillstand kamen*, ohne daß ein

Waffenstillstandsabkommen geschlossen werden mußte. Es gelang ihr, lediglich durch das Mittel von Verhandlungen, bei denen überdies noch erhebliche Konzessionen eingehandelt wurden, die Landfront ein halbes Jahr lang zu stabilisieren. Während der dadurch gewonnenen Zeit wurde nun versucht, eine *kommunistische Luftwaffe* auf Basen in Nordkorea zu etablieren. Dieser Versuch mußte aber aus verschiedenen Gründen, hauptsächlich jedoch der heiklen militär-politischen Perspektiven wegen, die mit einer Erweiterung des Luftkrieges verbunden sind, behutsam durchgeführt werden. Im Dezember 1951 war noch kein Erfolg erzielt worden.

Sehr wohl wäre die Sowjetunion in der Lage gewesen, stärkere Luftwaffen-Teile in viel kürzerer Frist bereitzustellen. Aber abgesehen von den bereits angeführten Gründen darf nie außer acht gelassen werden, daß die Sowjet-Führung ihre Planung auf globaler Strategie basiert und deshalb das Gros ihrer Luftwaffe nicht in einer Nebenaktion, wie dies der koreanische Feldzug ja schließlich ist, aufs Spiel setzen wird. Denn die Sowjet-Luftwaffe wird erst in einem Weltkriege ihre große, entscheidende Rolle zu spielen haben.

Wir finden also auf dem Gebiete des Luftkrieges in Korea bei der Sowjet-Führung ähnliche Überlegungen gegenüber Satelliten, wie in der Domäne des Landkrieges, denn auch die nordkoreanischen und chinesischen Streitkräfte waren anfänglich nur sehr ungenügend ausgerüstet und wurden erst besser unterstützt, nachdem sie sich völlig ausgegeben hatten.

So präsentiert sich denn heute die Frage einer Verstärkung des kommunistischen Lufteinatzes in Korea als Problem ersten Ranges und schwebte wie ein Schatten über den endlosen Waffenstillstandsverhandlungen, mit denen es untrennbar verbunden bleibt. Deshalb nimmt auch die Frage des Ausbaues von Flugbasen in Nordkorea bei den kommunistischen Unterhändlern einen so breiten Raum ein.

Am 20. 11. 1951 wurden erstmals von der amerikanischen Luftwaffe auf einem koreanischen Flugplatz *parkierte MIG 15-Jäger* angegriffen. Dieser Angriff erfolgte gegen das Flugfeld von Uiju, welches schon am 18. 11. 1951 erstmals seit langer Zeit wieder angegriffen worden war. Aus den täglich publizierten Bulletins der UNO-Luftwaffe geht hervor, daß seit Oktober 1951 die Bombardierung nordkoreanischer Flugplätze steigenden Umfang annimmt. Das Flugfeld von Namsi und seine zwei Nebenfelder wurden einen vollen Monat lang jede Nacht bombardiert, ein Beweis dafür, daß sich dort offenbar etwas tut. Wenn es der UNO-Luftwaffe gelingt, den Aufbau feindlicher Luftbasen südlich der mandschurischen Grenze zu verhindern, dann ist damit mehr als nur ein militärisches Ziel erreicht. Solange die rote Luftwaffe keine Basen südlich der mandschurischen Grenze besitzt

und deren Aufbau nicht schützen kann, ist auf jeden Fall die alliierte Luftherrschaft in Korea nicht ernstlich bedroht.

Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß die *Sowjet-Luftwaffe* im Fernen Osten im November 1951 zirka 1400 Flugzeuge besessen haben soll, wovon 50 % MIG 15, und daß sehr wahrscheinlich auch die Anzahl *modernster Düsenjäger* beträchtlich größer ist als bei der alliierten Luftwaffe. Selbst wenn dabei das Zahlenverhältnis zwischen dem Sowjet-MIG 15 und dem einzigen ungefähr gleichwertigen amerikanischen F 86 (Sabre) 9:1 wäre, wie ein US.-Airforce-General öffentlich behauptet hat, sähe dies bei näherer Betrachtung für die US.-Air Force noch nicht so beunruhigend aus wie dies auf den ersten Blick scheint.

Zunächst wäre zu sagen, daß auf alliierter Seite außer dem F 86 noch eine ganze Reihe anderer Düsenjäger in Korea fliegen, nämlich der F 80, F 84 und deren Abarten. Dann darf auch nicht nur die US.-Air Force allein betrachtet werden, denn auch die US.-Navy besitzt bekanntlich eine hervorragende Luftwaffe und ihre Düsenjäger «Panther» und «Banshee» sind ausgezeichnet. Ferner fliegt auch ein australischer fighter escort wing Düsenflugzeuge und zwar den britischen «Gloster-Meteor». Der Bestand an Flugzeugen dieser fünf Typen von Düsenjägern beträgt zusammen aber ein Vielfaches des vielleicht bescheidenen F 86-Bestandes, so daß es fraglich ist, ob die Sowjetluftwaffe im Fernen Osten im ganzen wirklich mehr Düsenflugzeuge besitzt als die alliierte Luftwaffe. Hinzu treten aber auf alliierter Seite noch große Bestände an Motoren-Jagdflugzeugen, welche, wenn auch nicht mehr hochmodern, so doch ausgezeichnete Dienste leisten. In ihren Bomberverbänden verfügen die Alliierten überdies über starke Kräfte und haben mehrere leichte (B 26) und mittlere (B 29, 50) Bomber Wings in Korea, Japan und Okinawa stehen, während auf kommunistischer Seite die seltenen Bombardierungen ausschließlich leichten Bombern (Tu 2) oder Jagdflugzeugen übertragen wurden.

Zusammenfassend läßt sich über das *Stärkeverhältnis* der beiden feindlichen Luftwaffen folgendes feststellen:

- a. *Modernste* Düsenjäger sind auf kommunistischer Seite *beträchtlich mehr vorhanden* als auf alliierter. Außerdem ist der MIG 15 dem besten US.-Jäger F 86 technisch überlegen.
- b. Die Gesamtzahl der Düsenjäger ist aber auf alliierter Seite *sehr wahrscheinlich höher* als auf kommunistischer.
- c. Die Gesamtzahl der Jagdflugzeuge (Düsen- und Motoren-) ist *sicher* auf alliierter Seite *ganz beträchtlich höher* als auf kommunistischer.
- d. An Bombern und Transportflugzeugen besitzen *sicher* die Alliierten eine starke Überlegenheit, besonders an schweren Transportern und mitt-

leren Bombern. Auf kommunistischer Seite standen im November erst zirka 200 Bomber leichter Typen zur Verfügung.

Diese vier Folgerungen ergeben sich auch zwangsläufig aus der Betrachtung der Tätigkeit der beiden feindlichen Luftwaffen. Dabei ist auf alliierter Seite die «Far East Air Force» (FEAF), die Luftwaffe der Kriegsmarine und des Marinekorps als ein Ganzes anzusehen. Das Gros der alliierten Luftwaffe ist in der 5th Air Force zusammengefaßt, welche den größten Verband der FEAF bildet und der auch die kleinen alliierten Luftwaffekontingente Australiens, Südafrikas und Südkoreas (ROK) unterstellt sind, soweit es sich um Landflugzeuge handelt. Auch die landbasierten Flugzeuge des Marinekorps treten jeweils unter den Befehl der FEAF.

Die Luftwaffe der Kriegsmarine faßt andererseits alle Seeflugzeuge der US.-Navy, des US.-Marine-Corps und der alliierten Kontingente (Australien, England) zusammen, deren Gros auf den Flugzeugträgern stationiert ist.

Diesen etwas komplizierten Verhältnissen kann die Sowjet-Luftwaffe vermutlich eine einfachere Kommandoordnung entgegenstellen, womit aber nicht gesagt ist, daß diese Vereinfachung auch größere Wirkung bedeuten würde. Denn das Vorhandensein einer schlagkräftigen Seefliegerwaffe auf alliierter Seite ist im Kriege um eine Halbinsel ein Faktor von großer Tragweite.

Einer Untersuchung der Tätigkeit der beiden Luftwaffen stellt sich heute noch das große Hindernis mangelhafter Dokumentierung entgegen. Ist es schon schwierig, aus den Veröffentlichungen der alliierten Luftwaffe ein klares Bild zu gewinnen, so wird es fast unmöglich für Außenstehende, die Tätigkeit der Sowjetluftwaffe zu erfassen. Immerhin lassen sich trotzdem heute schon einige wesentliche Tatsachen klar erkennen.

Da infolge der Besonderheiten des Krieges in Korea bisher kein strategischer Luftkrieg im modernen Sinne geführt werden konnte, beschränken sich die Untersuchungen auf den taktischen Luftkrieg.

II. Taktischer Luftkrieg

I. Kampf um die Luftherrschaft

Dieser ersten Aufgabe jeder taktischen Luftwaffe kommt entscheidende Bedeutung zu. Ohne Luftherrschaft können die beiden andern Aufgaben der taktischen Luftwaffe, die Abschnürung des Kampfraumes der Landstreitkräfte und die direkte Zusammenarbeit mit dem Heere, nicht gelöst werden. Wie ich in anderem Zusammenhange bereits erwähnte, hat sich die Sowjetluftwaffe bisher aber damit begnügt, lediglich in der Nordwest-

ecke Koreas den Kampf um die Luftherrschaft aufzunehmen; der Luftraum über fast ganz Korea wurde der feindlichen Luftwaffe überlassen. Die Erringung der Luftüberlegenheit ist vor allem Hauptaufgabe der besten, modernsten Jagdflugzeuge und an solchen besitzt, wie wir sahen, die Sowjetluftwaffe eine mehrfache Überlegenheit und zwar in einem Flugzeugtyp (MIG 15), der den modernsten eingesetzten US.-Jäger F 86 auch technisch übertrifft, vorab in der Fluggeschwindigkeit, welche die Schallgrenze überschreiten soll.

Seit Oktober 1951 treten die MIG-Verbände in Nordwestkorea in immer stärkeren Formationen auf und vom 26. November bis 6. Dezember 1951 fand dort eine 11 tägige Luftschlacht statt, deren Auswirkung vielleicht in gewisser Hinsicht mit der Schlacht um England 1940 in Parallel gestellt werden darf. Während dieser Luftschlacht um die MIG-Gasse waren an mehreren Tagen einige hundert MIG 15 aufgetreten, meist gegen mehrfach unterlegene F 86-Verbände. Am 30. November kämpften 22 F 86 gegen 175 MIG 15. An diesem Tage waren erstmals im Kriege über 300 MIG 15 aufgetreten. Tags darauf erschienen dann erstmals auch Sowjetbomber in Staffelstärke, aber von den 12 Tu 2 wurden 7 von F 86 abgeschossen und 3 weitere beschädigt, so daß die Staffel völlig zersprengt über das Gelbe Meer entfloß. Die Bomberstaffel war begleitet durch 18 LA 9 (Motor-Jagdflugzeug) und 16 MIG 15, von denen nach amerikanischen Angaben ebenfalls 3 bzw. 1 abgeschossen worden sind.

Am 2. Dezember hielten sich dann die Sowjetflieger an den Australiern schadlos und schossen diesen 3 «Gloster-Meteors» ab, ferner einen amerikanischen F 80 und erzielten damit die bis anhin höchste Tages-Abschußziffer an alliierten Flugzeugen.

In den ersten 10 Tagen dieser Luftschlacht wurden nach amerikanischen Angaben abgeschossen:

32 Sowjetflugzeuge, wovon 21 MIG 15

7 alliierte Flugzeuge, wovon 1 F 86

Diese Zahlen sind, auch wenn sie kleinere Irrtümer enthalten sollten, doch aufschlußreich, denn sie zeigen, daß der technisch weniger vollkommene F 86 sich gegenüber dem aerodynamisch überlegenen MIG 15 zu behaupten vermochte. Ja mehr als das: die F 86 machen den MIG 15 auch weiterhin erfolgreich die Luftherrschaft über Nordwestkorea, also in nächster Nähe ihrer Basen, streitig.

In dieser Tatsache dürfen wir einen neuen Beweis für die alte Wahrheit erblicken, daß die technische Überlegenheit einer Waffe allein noch nicht den Sieg verbürgt, und daß bessere Ausbildung und Kampfgeist Mängel in der Ausrüstung wettzumachen vermögen.

Diese Lehre aus den Kämpfen um die Luftherrschaft in Nordwestkorea ist für ein kleines Land ermutigend.

Die Auswirkung der Luftkämpfe über Nordwestkorea kann sehr weitreichende Folgen haben. Wenn es der Sowjetluftwaffe nicht gelingt, mit der derzeitigen Überlegenheit an modernsten Jagdflugzeugen die US.-Air Force aus der MIG-Gasse zu vertreiben, besteht wenig Aussicht darauf, die alliierte Luftwaffe aus ganz Korea verjagen zu können. Die Sowjetkräfte reichen dann auch nicht einmal aus, um einen Luftschild zum Schutze des Aufbaues von Flugplätzen in Nordkorea wirksam bilden zu können, geschweige denn, die beiden weiteren Aufgaben einer taktischen Luftwaffe zu übernehmen und dadurch die festgefahrenen kommunistischen Landstreitkräfte wieder vorwärts zu reißen. Selbst wenn die Sowjetführung gesonnen wäre – was durchaus nicht sicher ist – ihre Luftwaffe in Korea ernsthaft zu engagieren, müßte sie dann davon Abstand nehmen und den kommunistischen Landstreitkräften den Abschluß eines Waffenstillstandes anraten, sofern sich diese nicht weiteren schweren Verlusten aussetzen wollen.

2. Abschnürung des Kampfraumes der Landstreitkräfte

Nach der Erringung der Luftherrschaft besteht die zweite Aufgabe einer taktischen Luftwaffe in der Abschnürung des feindlichen Kampfraumes durch Unterbindung des Nachschubes. Im Zuge dieser «isolation of the battlefield» werden alle feindlichen Kommunikationen unterbrochen, deren Wiederherstellung andauernd verhindert, und alles zerstört, was hinter der feindlichen Front zu deren Stärkung dienen könnte, wie Bahnhöfe, Lager, Fahrzeugparks oder gar anmarschierende Reserven. Gelänge diese Abschnürung vollständig oder auch nur in sehr beträchtlichem Ausmaße, dann müßte ein Erlahmen der Kampfkraft an der Front die unausbleibliche Folge sein.

Aber im Kriege liegen die Verhältnisse nicht so einfach. Die Abschnürung des Kampfraumes ist auch bei eindeutiger Luftüberlegenheit eine Aufgabe, welche einen erheblichen Teil der Luftwaffe festlegt, besonders dann, wenn die feindlichen Landstreitkräfte ein relativ wenig empfindliches Nachschubsystem besitzen und zudem außerordentlich geschickt im Tarnen und Improvisieren und bewundernswert hartnäckig im Reparieren von Schäden sind, wie dies bei den kommunistischen Verbänden die Regel ist. Ich habe in einer früheren Aufsatzerie über Kriegslehren aus dem Feldzuge in Korea (ASMZ 1951, Heft 6). Näheres über dieses Problem aufgeführt und kann heute nur nachtragen, daß es den alliierten Luftstreitkräften bis heute immer noch nicht gelungen ist, die Abschnürung im gewünschten

und erstrebten Ausmaße durchzuführen. Dieser Umstand erscheint mir doch besonders beachtenswert, wenn wir bedenken, daß eine kleine Halbinsel wie Korea eigentlich doch geradezu ein ideales Gelände zur Durchführung von Abschnürungsaktionen darstellt. Zunächst einmal aus rein geographischen Gründen, weil nämlich die Basis der Halbinsel, durch welche alle Landverbindungen führen, nur 160 km breit ist und deshalb zur Abschnürung geradezu einlädt. Hinzu kommt aber noch der Umstand, daß die alliierte Kriegsmarine ja die unbeschränkte Herrschaft zur See besitzt, wie ihre Schwesterwaffe in der Luft und mit ihren mächtigen Schiffsgeschützen, Raketenschiffen und Bordflugzeugen der Flugzeugträger fast unbeschränkt die Küsten Koreas im Japanischen und Gelben Meer bombardieren kann. Zweifellos leistet die Kriegsmarine bei der Abschnürung einen ganz beträchtlichen Beitrag und zwar in einem Ausmaße, welches dem Anteil der Luftwaffe nahe kommt. Jeden Tag verkündet das Bulletin der Kriegsmarine die Aktionen ihrer 77. und 95. Task-Force, in welchen die Flugzeugträger zusammengefaßt sind, und es unterliegt gar keinem Zweifel, daß längs der Küstenstreifen Koreas gewaltige Zerstörungen durchgeführt wurden. Kürzlich wurde auch gemeldet, daß die Hafenstadt Wonsan, an der Hauptkommunikation längs der Ostküste gelegen, seit 300 Tagen ununterbrochen von der See her angegriffen worden sei. Dies mag genügen, um anzudeuten, in welchen Proportionen sich die Kriegsmarine an der Abschnürungsaufgabe der taktischen Luftwaffe beteiligt.

Wenn es trotz dieser vereinten Anstrengungen der Luftwaffe und Kriegsmarine aber nicht gelingt, in einem für solche Zwecke idealen Raume wie Korea die Abschnürung des Kampfraumes durchzuführen, dann muß die Frage aufgeworfen werden, ob diese «isolation of the battlefield», diese zweite Aufgabe einer taktischen Luftwaffe, überhaupt lösbar ist oder ob die dafür eingesetzten Kräfte nicht auf andere Weise nutzbringender verwendet werden könnten. Schon im zweiten Weltkriege tauchten hierüber Zweifel auf, aber es scheint mir doch, daß die Lehren in Korea schlüssige Beweise liefern. Schon im Verlaufe des frühen Sommers 1951 wurde auf alliierter Seite erkannt, daß die Abschnürung des Kampfraumes die kommunistischen Landstreitkräfte nicht im erwarteten Ausmaße lahmzulegen vermochte. Aber man zog daraus nicht die Folgerung, die ich eben skizzierte, sondern beschritt den gegenteiligen Weg und leitete die «*Operation Strangle*» ein. Strangle heißt zu deutsch erwürgen und so hatte denn die genannte Aktion auch den klaren Zweck, den Nachschub des Gegners zu unterbinden, bis diesem sozusagen unter dem Würgegriff auf die rückwärtigen Verbindungen der Atem an der Front ausgehen sollte. Im Zuge dieser Operation Strangle wurden dann Teile der Luftstreitkräfte, welche bisher anderen

Aufgaben oblagen, umdisponiert und zur Verstärkung der Aktionen zur Abschnürung des Nachschubes eingesetzt.

In den Rahmen dieser Aktionen fiel im Herbst 1951 die *Bombardierung der Flugplätze* in Nordkorea, als sich herausstellte, daß die Kommunisten ernsthafte Versuche unternommen hatten, die Pisten für die Aufnahme von Düsenjägern herzurichten. Im Monat November wurden fast allnächtlich die drei Flugplätze Saamchan, Namsi und Taechon angegriffen und am 21.11. wurde erstmals ein Flugfeld angegriffen, auf welchem MIG 15 stationiert waren.

Es dürfte sich lohnen, diesen Angriff auf das Flugfeld von Uiju (NE Sinuiju am Yalu) näher zu verfolgen. Der Angriff wurde in der Nacht vom 21./22. November von 10 B 29-Bombern geflogen. Fünf dieser Superforts kamen von einer japanischen Basis her, die andern fünf von Okinawa, dem großen US.-Flugstützpunkt auf den Riu-Kiu-Inseln und hatten daher zirka 1100 bzw. 1600 km Anflugweg. Diese Distanzen entsprechen etwa den Anflugwegen von London nach Posen bzw. Belgrad. Das Flugfeld von Uiju und die zahlreichen Zelte waren sehr stark durch Flak und Scheinwerfer geschützt. Zuerst wurden schwere Splitterbomben ($\frac{1}{4}$ t) abgeworfen, um die Flak und Scheinwerferorganisation zu vernichten, sowie die Flugzeuge zu zerstören. Darauf wurde das Flugfeld selbst mit einer großen Zahl von Sprengbomben (100 pds) belegt, um die Pisten in ein Kraterfeld umzuwandeln. Während des Angriffes tauchten Sowjet-Nachtjäger auf, ohne jedoch das Feuer auf die Superforts zu eröffnen. Nach amerikanischen Angaben waren die Ergebnisse des Angriffes auf Uiju gut.

Die Bombardierungen nordkoreanischer Flugplätze nahmen seit dem Monat November immer stärkeren Umfang an, ein Umstand, der darauf schließen läßt, daß einerseits die Kommunisten sehr hartnäckig und gewandt die Wiederherstellungsarbeiten an die Hand zu nehmen verstehen, anderseits aber auch, daß die angerichteten Zerstörungen doch nicht den Umfang haben können, den die alliierte Luftwaffe erstrebt, denn sonst wäre die kurzfristige Wiederholung von Bombardierungen auf dieselben Ziele nicht erklärlich.

Ähnlich verhält es sich auch mit andern Zielen, welche die Operation Strangle auserkoren hat. An einem einzigen Tag im November flog die FEAF gegen 1000 Einsätze, wovon 785 im Rahmen der Operation Strangle. Am 20. November wurden von der 5th Air Force allein 186 Bahnunterbrechungen gemeldet. Aber auch in den folgenden Tagen wurden immer noch Bahnzerstörungen, sowie die Vernichtung von rollendem Material bekanntgegeben, so daß offensichtlich ist, daß trotz schwerer Angriffe auf das Transportnetz der Verkehr nicht gänzlich unterbunden werden kann.

Nachts werden nun vermehrt auch kleinere Ziele im Rahmen der Operation Strangle mittels Radarzielgeräten angegriffen. B 26 und B 29 greifen einzeln oder in Patrouille an. Eisenbahnbrücken sind wiederholt auf diese Weise angegriffen worden. Auf jeden Fall hat die Angriffstechnik der Jäger nachts durch Beleuchtung der Ziele oder nur mit Radar erfassung beträchtliche Fortschritte gemacht und eine Ausweitung erfahren. Die Nachtangriffe werden meist von leichten Bombern (B 26) oder landbasierten Marine-Flugzeugen durchgeführt. In der Regel starten die Flugzeuge einzeln mit einer Viertelstunde Abstand und fliegen wiederholt die gleichen Zielräume an. Auf ein als Ziel erkorenes Straßenstück dürften auf diese Weise nächtlich etwa ein halbes Dutzend Angriffsflüge entfallen. Auf kommunistischer Seite werden für Nachtjagd MIG 9, ein Düsenflugzeug mit 2 Aggregaten, verwendet.

Wahrscheinlich haben die fortgesetzten *Angriffe auf das Eisenbahnnetz* stark mit dazu beigetragen, daß der Straßenverkehr hinter der kommunistischen Front beträchtlich anwuchs und zwar in einem Umfange, der wiederum Zweifel an der durchschlagenden Wirkung der Operation Strangle zuläßt. Es sind wiederholt in einer Nacht mehrere Tausend Lastwagen von der alliierten Luftwaffe hinter der feindlichen Front im Marsche beobachtet worden. Bis kürzlich hielt die Nacht vom 27./28. Oktober mit 5150 gesichteten feindlichen Lastwagen den Rekord. Jedoch einen Monat später, in der Nacht vom 28./29. November, wurden nicht weniger als 9200 Lastwagen auf den Nachschubstraßen Nordkoreas gezählt. Sie fuhren, man muß das im FEAF-Tagesbulletin fast zweimal lesen, so schwer glaublich klingt es, in langen Kolonnen mit angezündeten Lichtern! Und gespannt sucht man nach der Beute der alliierten Jäger: 300 Lastwagen zerstört, also ganze 3,2 %. Wenn man auch annehmen darf, daß noch eine weitere Zahl von Fahrzeugen beschädigt worden ist, so bleibt doch die Tatsache bestehen, daß das Ergebnis dieser nächtlichen Straßenjagd in Anbetracht der günstigen, großen Ziele, außerordentlich mager ausfiel. Auf ein anderes Detail möchte ich noch aufmerksam machen. Im zitierten Tagesbericht wird vermerkt, daß der stärkste Verkehr zwischen Wonsan und Yangdok gesichtet wurde. Wonsan ist aber ausgerechnet jene Hafenstadt, welche seit 300 Tagen ununterbrochen von der See aus angegriffen worden war. Auch hier wiederum zeigt es sich, daß eine totale Abschnürung selbst bei gewaltigem Aufwand nicht durchführbar ist.

Die Anwesenheit schneller feindlicher Jäger hat die alliierte Bomberwaffe stark behindert. Nachdem im Oktober auf einem Raid von 9 B 29 in Nordkorea 3 Bomber – also ein Drittel der Staffel – von MIG 15 abgeschossen worden waren, wurde klar, daß künftig starker Jagdschutz erforderlich

sei, wenn man B 29 in die Nähe der MIG-Gasse schicken wollte. Ein weiterer Bomberraid von 8 B 29, der bei Tage durchgeführt wurde, war dann von 112 Jägern begleitet worden, also von 14 Jägern oder einer ganzen Jagdstaffel pro Bomber. Es liegt auf der Hand, daß durch diese Schutzaufgaben im Zuge der Operation Strangle Jagdstreitkräfte abgezogen werden, welche die Truppe an der Front gerne für Einsätze gegen feindliche Erdziele verwendet sehen möchte.

Bei einer Kritik der Operation Strangle muß aber gerechterweise berücksichtigt werden, daß diese Aktion während einer Periode erfolgte, zu der an der Landfront infolge der Waffenstillstandsverhandlungen die Kampftätigkeit praktisch eingestellt worden war und nur noch Aufklärungs-Unternehmen durchgeführt wurden. Die Luftkriegs-Operation Strangle bildet deshalb seit ihrem Beginn am 18. August 1951 die wichtigste alliierte Kriegshandlung in Korea überhaupt. Ihr Ziel bestand darin, den Aufbau einer kommunistischen Großoffensive zu verhindern durch intensive, unaufhörliche Luftangriffe auf das Transportsystem, die Verbindungslinien und Nachschubzentren zwischen der mandschurischen Grenze und der Front. Ursprünglich war die Operation Strangle nur für einen Zeitraum von 90 Tagen geplant gewesen. Sie wurde dann aber, wie aus einer Äußerung von Generalleutnant Otto P. Weyland, des Kommandanten der FEAF hervorgeht, verlängert, und zwar des guten Erfolges wegen. Es ließen sich auch andere Gründe denken. Ende 1951, also $4\frac{1}{2}$ Monate nach Beginn war die Operation Strangle immer noch im Gange und band mit ihrem rollenden Einsatz fast die gesamten alliierten Luftstreitkräfte im Fernen Osten und zwar nicht nur jene der FEAF, sondern auch jene der Kriegsmarine. Bis Ende Dezember soll das nordkoreanische Eisenbahnnetz zerschmettert gewesen sein und außerdem wurden zirka 40 000 feindliche Lastwagen von den Alliierten als zerstört gemeldet.

In großen Zügen läßt sich die Planung der Operation Strangle wie folgt erkennen. Die Kriegsmarine greift mit der Schiffsartillerie, den Raketenbooten und den Seefliegern ihrer Task Forces 77 und 95 hauptsächlich die der Ostküste entlang führenden Bahnlinie und Straßen an mit dem Schwerpunkt bei Wonsan. Dort mündet auch die große West-Ost-Transversale ein. Gelegentlich werden auch Angriffe im äußersten Nordosten, nahe der Sowjetgrenze, durchgeführt, wie die Zerstöreraktion gegen Chongjin, oder der Schlag eines Raketenbootes gegen Songjin, welches auf die kleine Hafenstadt zweitausend 12,7-cm-Raketen feuerte.

An der Westküste greift die 5. Air Force, also das Gros der Landflugzeuge, hauptsächlich das Eisenbahnnetz zwischen dem Chongchong-Flusse, Pyongyang, Sariwon und Namchingjom an.

Besonders wichtige Ziele wie Bahnhöfe, größere Eisenbahnbrücken und Flugplätze im ganzen Gebiete Nordkoreas werden den strategischen Bomberverbänden der FEAf (B 29 oder B 50) zugewiesen.

3. Enge Zusammenarbeit mit dem Heere

Als dritte Aufgabe einer taktischen Luftwaffe wird die enge Zusammenarbeit mit dem Heere betrachtet. Diese Zusammenarbeit ist vielgestaltig und umfaßt die Durchführung von Kampfaufträgen durch Zuweisung von Zielen, welche durch Bomben oder Bordwaffen bekämpft werden sollen: Gefechtsaufklärung, Feuerleitung und Transportaufgaben vom Helikoptereinsatz bis zu umfangreichen Versorgungsflügen. Mit Recht sieht das Heer in dieser Zusammenarbeit, welche auf der Dringlichkeitsliste der taktischen Luftwaffe aber an dritter Stelle rangiert, das Zentralproblem.

Es war deshalb durchaus verständlich, daß mit der Einleitung der Operation Strangle, welche eine Verminderung der Einsätze zur direkten Unterstützung des Heeres zugunsten einer Vermehrung der Abschnürungsaktionen notwendig machte, das erwähnte Zentralproblem Ausgangspunkt heftiger Meinungsverschiedenheiten werden mußte. Denn was nun auf dem Gebiete der direkten Unterstützung eintrat, lief auf eine scharfe Reduktion der Einsätze für die Fronttruppe hinaus.

Um dieses Problem besser zu verstehen, seien die Einsätze der FEAf in der ersten Feldzugsphase zum Vergleiche angeführt. Es wurden an Einsätzen geflogen für:

	direkte Unterstützung	Abschnürung	von Total
25. Juni bis 31. Juli 1950 ..	4346 = 50 %	2555 = 29,9 %	8 555
August 1950	7025 = 43,8 %	3942 = 24,5 %	16 037
September 1950	6219 = 38,1 %	3926 = 24 %	16 298
1. Oktober bis 21. Oktober	2069 = 17,5 %	4210 = 36 %	11 668

Was bedeuten nun diese Ziffern? Sie zeigen zunächst einmal die sehr interessante Tatsache auf, daß in den ersten fünf Wochen des Feldzuges nicht weniger als *die Hälfte aller Einsätze nur für die direkte Unterstützung* der hart bedrängten, weit unterlegenen Fronttruppen geflogen wurde und daß dann diese Unterstützung in den folgenden Monaten – einsatzmäßig – noch weiter anstieg. Daß diese steigenden Einsätze aber trotzdem nur einen kleineren Anteil am Total haben, röhrt vom rapiden Anwachsen der Luftwaffenstärke in jener Periode her. Die auffallende Verschiebung des Verhältnisses zwischen Unterstützungs- und Abschnürungseinsatz beruht vermutlich darauf, daß im Oktober 1950 der Einmarsch der chinesischen Freiwilligen in Nordkorea erkennbar wurde, so daß diese Bewegungen hinter

der Front durch die alliierte Luftwaffe stärkere Beachtung fand als die Kampffront selbst.

Wir müssen uns nun die Zahlen der ersten Feldzugsmonate vor Augen halten – vor allem jene des August 1950 mit 7025 Unterstützungseinsätzen –, um zu verstehen, was es bedeutet, wenn ein Jahr später in 3 Monaten zusammengerechnet nur noch 3800 solcher Einsätze geflogen werden können. Rein rechnerisch betrachtet wurden nur noch 18 % der Augustquote geflogen, aber bei der Wertung dieser Zahl ist zu berücksichtigen, daß sich seit August 1950 die Bestände der UNO-Landstreitkräfte in Korea vervielfacht haben.

Wenn nun heute bei guten Wetterverhältnissen nur noch 90–100 Unterstützungsflüge pro Tag bewilligt werden, dann trifft dies auf jede der 10 bis 12 UNO-Divisionen nur noch 8 bis 10 Einsätze pro Tag, oder, auf das Infanterie-Regiment berechnet, nur noch etwa deren 3. Diese – aus der Perspektive des GI betrachtet – *spärliche Luftunterstützung* hat die Kampftruppe sehr enttäuscht, am tiefsten wohl die Mariner, denn diese hatten bekanntlich in ihrer Marine-Division einen eigenen Marine Air Wing mit 150–200 Flugzeugen, welche in erster Linie für die «leathernecks» flogen und deren Schlagkraft beträchtlich verstärkten. Die höchste Zahl an Unterstützungseinsätzen, welche die FEAFF bisher an einem Tage flog, war am 23. April 1951 mit 340 Einsätzen erreicht worden.

Im Verlaufe der ersten Dezemberhälfte dürften sich aber trotz der heftigen Kontroversen, welche sich um das Problem der direkten Unterstützung drehten, die Verhältniszahlen der Einsätze nicht wesentlich verschoben haben. Wetterverhältnisse und Feindlage bedingen immer Ausschläge nach allen Seiten hin. Im allgemeinen dürfte sich der Anteil der Unterstützungsflüge zwischen 10–15 % der gesamten Einsätze der FEAFF bewegen. Im Dezember 1951 beliefen sich diese bei guten Wetterverhältnissen mehrmals auf über 900 bis 1000 täglich, wovon etwa 75 % auf die 5th Air Force entfallen.

Die Transportvolumen, welche durch die 315. Air Division täglich befördert werden, sind ebenfalls recht beträchtlich und belaufen sich oft über 600 und 700 Tonnen.

Obwohl die Einsatzzahl von 900 oder gar 1000 Tagesflügen sehr beträchtlich erscheint, muß doch in Erinnerung gerufen werden, daß die große Steigerung der Einsätze und zwar bis auf eine Höhe, welche dem heutigen Stande nahekommt, schon nach den ersten drei Kriegsmonaten erfolgt war, so daß man im anschließenden Jahre, nämlich seit Ende September 1950, rein einsatzmäßig betrachtet, eher von einer Stagnation der Entwicklung sprechen kann. Einer der Gründe hiefür ist sicher im Verhältnis der Flugzeugverluste zur Produktionsquote zu suchen.

Die Einsätze stiegen in den ersten drei Monaten des Krieges wie folgt an:

25. Juni	0	29. Juni	198	30. Juli	431
26. Juni	29	4. Juli	204	1. August	548
27. Juni	123	10. Juli	336	6. September	633

28. September 720

Verteilt auf die Flugzeugzwecktypen zeigen die Einsätze der ersten vier Monate (26. Juni bis 21. Oktober 1950) folgendes Bild:

Jäger	28 297
Leichte Bomber	3 125
Mittlere Bomber (B 29)	3 867
Aufklärungsflugzeuge	2 086
Transportflugzeuge	<hr/> 11 091
	48 466

Die Einsätze der Flugzeuge der Kriegsmarine und des Marinekorps sind in diesen Zahlen nicht eingeschlossen. Im 2. Quartal 1951 wurden z. B. 40 % der Gesamteinsätze der Luftstreitkräfte von Flugzeugen der Kriegsmarine und des Marinekorps geflogen.

4. Flugzeugverluste

Es bleibt immer ein schwieriges Unterfangen, sich ein genaues Bild von den Verlusten machen zu wollen, bevor ein Feldzug zu Ende ist. Was heute an Zahlenmaterial hierüber vorliegt, ist selbstverständlich nur sehr unvollkommen und läßt nur ganz allgemeine Schlüsse zu.

Sicher steht fest, daß die alliierten Luftstreitkräfte beträchtlich mehr Flugzeuge verloren haben als die Kommunisten. Es ist durchaus möglich, daß die Flugzeugverluste der beiden Gegner im Verhältnis von 1:3 zu Ungunsten der UNO-Luftwaffe stehen.

Bis zum Oktober 1951 waren auf alliierter Seite die folgenden Verluste bekanntgegeben worden:

	Durch Feindeinwirkung	Unfälle
Segelflugzeuge	215	317
Landflugzeuge	<hr/> 321	<hr/> 350
	536	667
Total		1203

Die Zahl der verunfallten Landflugzeuge beruht auf einer Schätzung, da keine Zahlen publiziert wurden.

Im gleichen Zeitraum soll die kommunistische Luftwaffe nach alliierten Erfolgsmeldungen verloren haben:

Durch die Kriegsmarine zerstört	84
Durch die US.-Luftwaffe	240
	324

Die Zahl der verunfallten Sowjet-Flugzeuge ist vermutlich verhältnismäßig kleiner als bei der alliierten Luftwaffe, weil die kommunistischen Flugzeuge bessere Landungsgelegenheiten hatten als die Amerikaner und zudem immer in der Nähe ihrer Basen blieben.

Der Umstand, daß die alliierten Flugzeugverluste ein Mehrfaches der kommunistischen betragen, erklärt sich aus verschiedenen Gründen. Zunächst einmal aus der unbestrittenen Tatsache, daß die alliierte Luftwaffe in der erwähnten Zeitspanne beträchtlich mehr Flugzeuge eingesetzt hatte als die kommunistische. Bis in den Sommer 1951 hinein flogen die alliierten Luftstreitkräfte Tag für Tag ein Vielfaches an Einsätzen, gemessen an der kommunistischen Fliegertätigkeit, die bisweilen völlig aussetzte. Sodann ist zu bedenken, daß die UNO in der Luft von Anbeginn an die Offensive ergriffen hatte, während sich die gegnerische Luftwaffe lange Zeit völlig defensiv bis passiv verhielt.

Ein dritter Grund endlich ist darin zu suchen, daß die alliierte Luftwaffe während der ersten Feldzugsphase, aber auch später sporadisch wieder, stark in den Erdkampf eingegriffen hatte und sich dabei zugunsten der hart bedrängten Kampftruppen rücksichtslos dem feindlichen Flabfeuer aussetzte. Die Wirkung der kommunistischen Fliegerabwehr gegen tief-fliegende Flugzeuge steigerte sich im Verlaufe des Feldzuges erheblich und ist für einen großen Teil der alliierten Flugzeugverluste verantwortlich.

Auch die interessante Tatsache, daß auf jeden Flugzeugverlust durch Feindeinwirkung mehr als ein verunfalltes Flugzeug entfällt, läßt sich mit den besonderen Verhältnissen des koreanischen Kriegsschauplatzes erklären. Bei den Seeflugzeugen haben Unfälle oder Pannen meist schwerere Folgen als bei landbasierten Maschinen, weil auf hoher See der Totalverlust die Regel bildet und auch Decklandungen mit beschädigten Flugzeugen oft mit völliger Havarie enden. Da nun infolge des Mangels an Flugplätzen während der ersten Feldzugsphase die Seeflugzeuge in weitem Maße den Ausfall von Landflugzeugen wettmachen mußten, wurde der Flugbetrieb von den Flugzeugträgern auch unter kritischen Wetterverhältnissen durchgeführt, wobei sich die Verlustrisiken durch Unfälle stark vergrößerten.

Durch den Mangel an geeigneten Landepisten in Korea wurden aber in der ersten Feldzugsphase auch die Landflugzeuge stark betroffen. Oft endete der Versuch havarierter Flugzeuge, ihre japanischen Basen doch noch zu erreichen, auf hoher See zwischen Korea und Japan.