

**Zeitschrift:** Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =  
Gazetta militare svizzera

**Band:** 53=73 (1907)

**Heft:** 48

**Artikel:** Der derzeitige Verkehrs- und militärische Wert des Zeppelinschen  
Luftschiffs

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-98546>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.11.2024

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

## Der derzeitige Verkehrs- und militärische Wert des Zeppelinschen Luftschiffs.

Der grosse Erfolg, den Graf Zeppelin mit seinem Luftschiff in 8 $\frac{1}{2}$  stündiger Fahrt erzielte, beschäftigt nicht nur die Fachmänner, die wissenschaftliche Welt und die Militärs, sondern auch die gesamte Presse. Nach zahlreichen, vielfach von Missgeschick begleiteten Versuchen, darunter der völlige Niederbruch eines frühern Ballons, ist es dem kühnen Konstrukteur mit der Ausdauer eines Robert Bruce gelungen, sein Luftschiff derart zu verbessern, dass es bei der erwähnten Fahrt ohne jede Störung etwa 350 km zurücklegte, mit grösster Leichtigkeit der Steuerung für Emporstieg und Abstieg und mit genügender für die seitlichen Bewegungen gehorchte, und somit einen Erfolg in der Luftschiffahrt erzielte, der alle übrigen weit in den Schatten stellt. Ein lenkbares, Sicherheit seiner Verwendung versprechendes Luftschiff von grossem Aktionsradius ist somit geschaffen, und auch seine Tragfähigkeit ist beträchtlich grösser als die der übrigen Luftschiffe. Der Erfolg hat daher die bewunderungswürdigen Anstrengungen und die Beharrlichkeit des Erfinders gekrönt, und ist ihm ein weiteres Beherrschen und eine Steigerung desselben lebhaft zu wünschen. Sache einer objektiven Kritik aber ist es heute, zu erörtern, in wie weit die Zwecke, denen das Luftschiff Zeppelins zu dienen bestimmt ist, bei seiner heutigen Beschaffenheit und seinen Leistungen bereits erreicht sind. Das deutsche Reich hat zwar die Ballonhalle Zeppelins übernommen, das Luftschiff jedoch nicht angekauft, und die Meldung, bei Strassburg und Kiel würden Landungshäfen vorgesehen, und Zeppelin baue im Auftrag des Reichs ein neues Luftschiff, ist bis auf den fast beendeten privaten Neubau desselben unbestätigt.

Wenn bisher verlautete, dass das Zeppelinsche Luftschiff zunächst für Zwecke des Verkehrs bestimmt sei, so wird hingegen nunmehr berichtet, dass sein Erfinder in erster Linie an seine Verwendung für militärische Zwecke gedacht habe, dass er jedoch gleichzeitig auch Reisen mit ihm ausführen lassen wolle, die an Dauer und Geschwindigkeit denen der Ozeandampfer in nichts nachstehen sollen. Er wolle ferner die für militärische Zwecke notwendige, reichliche Bemannung oder die Mitführung bedeutender Mengen von Munition, Lebensmitteln oder ähnlichem, zum mindestens im Gewicht von einigen 1000 Kilogramm, ermöglichen. Hinsichtlich der Verkehrszwecke des Zeppelinschen Luftschiffes ist zu bemerken, dass — wenngleich es, wie einige meinen, mit günstigem Winde schon heute die Geschwindigkeit von 90 km in der Stunde (das Maximum

der Schnellzugsgeschwindigkeit) und selbst bei starkem Gegenwinde 18 km in der Stunde (die Geschwindigkeit der Sekundärbahnen) erreichen dürfte, und 15 km bereits erreicht hat — seine Tragfähigkeit doch auch bei der beabsichtigten Steigerung des Umfangs der neuen Ballonhülle, und damit des Gasinhalts, keine genügende zu werden vermag, um eine starke Personenzahl oder bedeutende Mengen von Waren oder Lebensmitteln und Munition etc. zu befördern. Nimmt man die vermöge einer künftigen, gewaltigen Umfangssteigerung der Ballonhülle gesteigerte Tragfähigkeit selbst auf 2000—3000 Kilogramm an, so würde dieser Ziffer — das Durchschnittsgewicht eines Mannes auf 75 Kilo und mit Waffenausrüstung etc. auf etwa 100 Kilo veranschlagt — nur eine Anzahl von 20 bis 30 kriegsmässig ausgerüsteten Infanteristen entsprechen, und daher von einem Truppen- und namhafte n Kriegsmaterial- oder Lebensmitteltransport durch das Luftschiff nicht die Rede seinen können. Das Gleiche aber gilt für den Transport von Reisenden etc. für sonstige Verkehrszwecke. Die Beförderung von Lasten, die die kleinsten Eisenbahnzüge zu transportieren vermögen, würde eine derartige Steigerung des Umfangs der Ballonhülle und ihrer Gasfüllung bedingen. die — wenn auch die technischen Schwierigkeiten der Herstellung zu überwinden und entsprechende Motoren herzustellen wären — doch ungeheure Herstellungskosten erfordern und widrigen Luftströmungen enorm vergrösserte Angriffsflächen bieten würde. Man darf daher annehmen, dass an eine nützliche Verwendung der Zeppelinschen Konstruktion für Verkehrszwecke einstweilen noch nicht zu denken ist. Dieselbe erscheint jedoch für Reisen zur Erforschung unerschlossener Gebiete und für sonstige wissenschaftliche Fahrten, sowie für Sportzwecke bereits vorhanden. Das Luftschiff hat bis jetzt 11, nach andern Angaben 15 Personen, grösstenteils Bedienungsmannschaft, und einen gewissen erforderlichen Ballast befördert. Ein österreichischer Fachmann, Major Hoerner, nimmt an, dass es als Kriegswaffe nur 500 Kilogramm Sprenggeschosse mit sich führen könne.

Damit aber wird die militärische Verwendbarkeit des Luftschiffs, die sich als seine Hauptleistung herausstellen dürfte, berührt. Dieselbe erscheint heute, falls die weitem Fahrten des neuen Ballons in einer längern Reihe, wie beim Lebaudy-Ballon, günstig ausfallen, in einer Hauptrichtung bereits erwiesen, und zwar in der, der Aufklärung über den Feind, seinen strategischen Aufmarsch, seinen Vormarsch, seine rückwärtigen Verbindungslinien, Magazine, Stützpunkte und namentlich auch seiner Festungen

und Grenzsperrforts etc. zu dienen. Weit tiefer und länger als die das halbstarre System repräsentierenden kleinen lenkbaren Ballons vermag das starre, grosse Zeppelinische Luftschiff, bei seiner bereits heut auf 17—18 stündige Dauer geschätzten Fahrtzeit, in die feindliche Grenzregion und selbst ins Innere des feindlichen Landes vorzudringen. Allerdings kann auch bei der weit kürzeren Fahrtzeit (3—4 Stunden) der halbstarren kleinen Ballons vielfach ein durchaus ausreichender Einblick in die gegnerischen Verhältnisse gewonnen werden, und bei ihnen sind eher die Schwierigkeiten zu überwinden, um sie selbst und alles was dazu gehört bei der operierenden Armee mitzuführen. Immerhin liegt in der Möglichkeit, länger in der Luft bleiben zu können, und in der grössern Schnelligkeit eine grosse Überlegenheit des Zeppelinischen Luftschiffs. Major Hoerner nimmt an, dass es ihm bald gelingen werde, mehr als 24 Stunden die Luft zu kreuzen, und von andrer fachmännischer Seite wird ihm bei ruhiger Luft bereits ein Aktionsradius von 900 km beigemessen. Nach den theoretischen Berechnungen Zeppelins hofft derselbe Aufstiege von 24- und 36- stündiger Dauer, und selbst weit längere, ausführen zu können. Als zu erreichendes Maximum wird in der Allg. Ztg. eine 120- stündige Fahrtdauer genannt. Zur Zeit aber ist das Zeppelinische Luftschiff noch an die Ballonhalle am Bodensee gefesselt, und dieselbe liegt annähernd 200 Kilometer von Belfort entfernt.

Da nun aber bei der 8<sup>1/2</sup> stündigen Probefahrt weder der Benzin- noch der Ballastvorrat derart aufgebraucht sein soll, dass es nicht möglich gewesen wäre, sich viel länger in der Luft zu halten, so ist jetzt schon die grosse Entfernung der Ballonhalle von der Grenze kein Hindernis, um den Ballon zur Erkundung der Grenze und eines guten Stückes dahinter zu verwenden. Und wenn die erwähnte Steigerung der Fahrtdauer und Fahrtschnelligkeit zu erzielen ist, dann liessen sich vom Bodensee aus die Verhältnisse bis gegen Toul und Verdun aufklären. Aber die grosse Entfernung des Aufsteigepunktes des Luftschiffes vom Operationsschauplatz bleibt immer ein missliches Ding. Ganz abgesehen davon, wie sich während der langen Fahrt und beim Überschreiten der verschiedenen Wasserscheiden Wind- und Witterungsverhältnisse sehr ändern können und dadurch die Erkundungsberichte leicht nicht zu dem Zeitpunkt eintreffen, wo man sie braucht, können sich auch die Verhältnisse vollständig geändert haben bis zu dem Moment, wo der Bericht eintrifft, auf den hin gehandelt wird. \*)

\*) Anmerkung der Redaktion. Es wäre auch noch in Erwägung zu ziehen, ob der vom Bodensee aus gegen Belfort etc. zu militärischer Erkundung

So ist denn die zu lösende grosse Frage, ob man näher der Grenze solche Bassins anlegen kann, wie sie der Zeppelinische Ballon in seiner jetzigen Konstruktion zum Abfahren und ganz besonders zum Landen braucht. Es ist schon davon gesprochen worden, dass das möglich wäre, bei Strassburg oder auf den Seen von Dieuze und Fachleute behaupten, dass es schon bei der jetzigen Konstruktion ohne Gefahr möglich wäre, auf flachem Felde zu landen.

Was die andre Art der militärischen Verwendung des Luftschiffs, die Mitführung von Munition zum Sprengkörperwurf betrifft, so gehen die Ansichten darüber vielfach auseinander. Auf der Haager Konferenz trat die weit überwiegende Majorität der dort vertretenen Mächte für die Erneuerung des Sprengkörperwurfsverbots für Luftballons ein, während Frankreich, Russland, Österreich, Deutschland und Italien sich die Freiheit wahrten, davon Gebrauch zu machen, und die deutsche Vertretung erklärte, sofort dem Verbot zuzustimmen, wenn alle Mächte bereit wären, auf den Sprengkörperwurf zu verzichten. Somit glaubte man im Haag allgemein an die Möglichkeit, Ballons wirkungsvoll hiefür zu gebrauchen. Frankreich hat bekanntlich zuerst praktische Versuche mit dem Sprengkörperwurf durch den Lebaudy-Ballon auf dessen Fahrt zwischen Toul und Nancy unternommen; dieselben waren, wie behauptet wurde, von gutem Trefferfolg begleitet.

Generalleutnant von Reichenau, früher der Artilleriewaffe angehörig, vertritt die Ansicht, dass das Luftschiff im Kriege vorzügliche Dienste leisten, dass es sich zu einem mächtigen Hilfs- und Kampfmittel im Land- wie im Seekriege entwickeln wird, nicht blos zur Erkundung, sondern auch um, über feindliche Festungen, Biwaks, Truppenansammlungen und Schiffe hinwegfahrend, grosse Massen von Sprengstoffen auf diese herabzuwerfen. Die physische Wirkung eines solchen Wurfes aus der Höhe könne bei den zentnerschweren Massen, die sich auf dem Luftschiff mitführen lassen, furchtbar sein. Durch eine solche Kampfarmt werde ein neues, man dürfe sagen, epochemachendes Moment in die Kriegführung getragen, und es könne nicht zweifelhaft sein, dass alle grössern Staaten wenigstens die ernsthaftesten Anstrengungen machen werden, nach Vervollkommnung der Juillot-Lebaudyschen Konstruktion respektable Luftschiff-Flottillen zu beschaffen. Voraussichtlich werde schon der nächste Krieg den Luftschiffen Gelegenheit bieten, in der geschilderten Art in den Kampf einzugreifen.

ausgesendete Ballon den geraden Flug quer über ein neutrales Land nehmen darf.

Das Kriegsdepartement der Union hat, wie es scheint von der gleichen Ansicht durchdrungen, für die Versuchstation im Fort Omaha einen Ballon bestellt, der 76,000 Kubikfuss Gas fassen und 20 Zentner heben, und somit der grösste für Kriegszwecke bisher hergestellte sein wird. Mit diesem Ballon soll die Wirkung des Sprengkörperwurfs wie z. B. die von Bomben in feindlichen Lagern, Festungen und Marschkolonnen etc. ermittelt werden. Eine deutsche fachmännische Autorität, Major Mödebeck, führt in seinem Werke über die „Luftschiffahrt“ als Aufgaben für einen mit Lufttorpedos ausgerüsteten Ballon die Störung der Mobilmachung, der Armierung von Festungen, die Vernichtung von Pulvermagazinen, Lagerräumen, industriellen Anlagen etc. an.

Im Gegensatz zu diesen Erwartungen, die sich an die Luftballons als Kampfmittel knüpfen, erklärte eine andre fachmännische Autorität, Major von Parseval, er nehme an, der lenkbare Ballon werde in vervollkommenem Masse das leisten, was der nicht lenkbare schon in frühern Kriegen geleistet habe — er werde Erkunder sein, und auf direktem oder zeichentelegraphischem Wege Nachrichten übermitteln. Dem Problem, den Ballon als Waffe zu benutzen, stehe er jedoch ziemlich skeptisch gegenüber. Man müsse berücksichtigen, dass unsre lenkbaren Luftschiffe sich vorläufig alle noch in den untern Luftschichten halten müssten, da sie mit den obern Luftströmungen noch nicht kämpfen könnten. In 100 bis 150 m Höhe biete aber der Ballon eine zu gefährliche Angriffsfläche. Nun hat zwar das Luftschiff Zeppelins 15 m Geschwindigkeit bei niedrigem Winde erreicht; allein fachmännischerseits werden heut bereits 20—25 m Geschwindigkeit gefordert, um die Luft auch bei starkem Gegenwinde (abgesehen von Stürmen) beherrschen zu können. Wenn nun auch das Zeppelinsche Luftschiff bei seiner bedeutenden Tragfähigkeit weit mehr Sprengkörper als die halbstarren Luftschiffe zu tragen, und daher mit ihnen weit kräftiger zu wirken vermöchte, so steht jener Art von Verwendung sein grosser Umfang, der bei einer Länge des bisherigen Schiffes von 128 m und 16,7 m Maximaldurchmesser ein weit grösseres Schussziel bietet, hindernd entgegen. Die obern Luftströmungen muss das Schiff aus dem von Parseval angegebenen Grunde noch vermeiden, und wenn etwa seine neueste in der Ausführung begriffene Konstruktion dies ermögliche und das Luftschiff daher in grosser Höhe ein nur kleines Ziel böte, so würde anderseits das Treffen seiner eignen Ziele mit dem Sprengkörperwurf, infolge des Abtriebs der Sprengkörper durch die Luft, ein so unsicheres werden, dass

nur ganz grosse Ziele, wie grosse Befestigungen, grosse Lagerplätze, Biwaks und versammelte Truppenmassen, von ihnen getroffen zu werden vermöchten. In geringer Höhe aber würde es durch das feindliche Artilleriefeuer und das der Maschinengewehre, das 2 km trägt, sowie selbst durch Infanteriefeuer sehr gefährdet sein, wenn sein Gerippe auch ähnlich den Compartiments der Schiffe 16 einzelne Ballons voll Wasserstoffgas trägt, die ihm, wenn auch einzelne durch Geschosse zerstört sind, doch noch eine gewisse Tragfähigkeitsdauer verbürgen. Im gleichen Masse daher wie der Umfang und damit die Tragfähigkeit des Zeppelinschen Luftschiffs seine Verwendung als Kampfwerkzeug begünstigt, ist dieses nachteilig im Vergleich zu den weit kleinern halbstarren Ballons. Dem 500 m<sup>3</sup> umfassenden Lebaudy-Ballon gelang es bei seinen Versuchsfahrten an der französischen Ostgrenze, Bomben bis zu 20 kg Gewicht fallen zu lassen, von denen 50 Prozent in einem Umkreise von 50 m<sup>2</sup> niedergefallen sein sollen; allein dies geschah nur aus Höhen bis zu 400 m, und auch er bietet in einer so geringen Höhe dem feindlichen Feuer ein günstiges Zielobjekt. Wie vielmehr aber das 22 mal grössere Zeppelinsche Luftschiff?

Somit erscheint das Zeppelinsche Luftschiff, wenn es nicht mit seinem neuesten Modell die obern Luftschichten mit Sicherheit aufzusuchen vermag, den kleinern Ballons gegenüber in dieser Hinsicht minderwertig, und auch in jenem Falle nur gegen die erwähnten sehr grossen Ziele den halbstarren, weit kleinern Ballons im Sprengkörperwurf überlegen. Auch soll die französische Heeresverwaltung bereits auf einen abwerfbaren Sprengkörpervorrat von 300 Kilo für die „Patrie“ rechnen.

Die Überlegenheit des Zeppelinschen Luftschiffs über die kleinern halbstarren lenkbaren Ballons besteht somit vorderhand nur in seinem weit grössern Aktionsbereich und Fahrdauer für Aufklärungszwecke. Seine grössere Tragfähigkeit und deswegen die Möglichkeit, grössere Sprengkörpermassen gegen grosse Ziele fallen lassen zu können, wird erst zur Geltung kommen, wenn es sich in den höhern Luftschichten mit Sicherheit aufzuhalten vermag. Allein auch dort werden es Steilfeuergeschütze, namentlich bei Festungen, sowie besondere Ballongeschütze, deren Konstruktion voraussichtlich bald zu erwarten ist, nicht allzuschwer zu erreichen imstande sein. Über 10,000 m dürfen Ballons mit Rücksicht auf die sehr nachteiligen physischen Einflüsse einer solchen Höhe auf die Bemannung überhaupt nicht steigen. Bei dem Danziger Versuch wurden nur 100 cbm fassende freischwebende oder geschleppte Ballons in einer Höhe von etwa 300 m in Ent-

fernung von 6000—7000 m aus 10 cm Geschützen mit gutem Erfolge beschossen. Nur ein einziger entkam infolge konträren Windes. Bereits 1870 wurden bekanntlich Ballongeschütze von Krupp konstruiert, und unter anderm vor Strassburg verwandt. Schon das Kruppsche 7,5 cm Geschütz von 50 Kaliber Rohrlänge hat eine Schussweite von 12,000 m und dürfte nicht allzuschwierig zum Steilfeuergeschütz zu aptieren sein. Ferner ist aber zu berücksichtigen, dass — wenn auch 90 Prozent der Windstärken im Jahre die Verwendung des Zeppelinschen Luftschiffs schon heut gestatten sollen — sehr starker Wind, Nebel, Schneegestöber und wohl auch starker, anhaltender Regen (wie das Festsitzen des englischen Ballons beim Kristall-Palast bewies) sowie sonstiges unsichtiges Wetter und die Nacht dieselbe ausschliessen, mindestens sehr beeinträchtigen, und plötzlich hereinbrechender Sturm den etwa auf freiem Felde gelandeten Ballon, ohne Schutzhalle (wie den Lebaudy-Ballon bei Châlons im Sommer 1905 und den frühern Zeppelinschen im Jahre 1906) zerstören kann. Auch ist Blitzschlag in den Ballon, wie in denjenigen Kapitän Olivellis bei Rom, nicht ausgeschlossen. Wenn sich nun auch die scharfe Wetterbeobachtung seiner Lenker vor derartigen Katastrophen zu schützen imstande ist und darin durch den grossen Aktionsradius und die schnelle Beweglichkeit des Luftschiffs unterstützt wird, so können doch unsres Erachtens erst zahlreiche gelungene Dauerversuche mit dem Luftschiff (ähnlich denen des Lebaudy-Ballons, der 35, nach andrer Angabe einige 70 glückliche Aufstiege zu verzeichnen hat) das Vertrauen, das wir heute nach den gelungenen Versuchen des bisherigen Zeppelinschen Luftschiffs in sein neues Modell zu setzen Anlass haben, endgültig bestätigen.

### Die grossen Manöver der italienischen Flotte.

Die diesjährigen Manöver der italienischen Flotte, denen König Viktor Emanuel beiwohnt, haben am 25. September begonnen; sie währen bis gegen Ende Oktober und umfassen eine strategische und eine taktische Periode. An ihnen nehmen die italienischen Flottenstreitkräfte des Mittelmeers, die Reserve-Flottendivision und eine beträchtliche Anzahl Torpedofahrzeuge Teil, in Summa 52 taktische Einheiten. Das Manövergebiet ist das jonische Meer, das durch die Strasse von Messina mit dem tyrrhenischen Meer verbunden ist. Im strategischen Teil der Manöver handelt es sich um die Vereinigung zweier Geschwader einer feindlichen Flotte durch die Strasse von Messina, die von der italienischen Flotte bewacht und durch ihre Küstenbefestigungen

geschützt wird. Die italienische Mittelmeerflotte stellt die beiden Gegner, die sich vereinigen und das taktische Uebergewicht über den italienischen Gegner, die Reserveflottendivision, gewinnen sollen, während jeder der ersteren von geringerer Gefechtskraft als diese ist. Die strategischen Operationen versprechen in ihrem taktischen Endverlauf von besonderer Bedeutung zu werden, da die Küstenbefestigungen und zahlreiche Torpedoboote bei diesem mitwirken, wodurch die Kampfstärkeverhältnisse der verschiedenen Parteien modifiziert werden können. Die taktische Periode umfasst verschiedene Phasen, bei denen die typischen Formen des Seegefechts zur Darstellung gelangen. Vom Verlauf der Manöver erwartet man reiche und wertvolle Belehrung.

Die Manöver finden unter der Oberleitung des Admirals der Flotte, des Herzogs von Genua, statt, dessen Flaggschiff der Lepanto ist, an dessen Bord sich auch der Stabschef der Marine, Vizeadmiral Giovanni Bettolo, befindet.

Das Thema, nach welchem sich die Flottenmanöver entwickeln, ist darauf angelegt, in einem kurzen Zeitraum die verschiedenen Phasen des modernen Seekriegs darzustellen. Sie beginnen mit einem nächtlichen Torpedobootangriff, der den Ausbruch der Feindseligkeiten bildet, und endigen mit dem entscheidenden Kampf, der einem der Gegner die Herrschaft zur See verschafft. Das Manöverthema sieht 3 verschiedene Perioden vor, in deren erster die Geschwader zum Einnehmen und zur Einrichtung ihrer Operationsbasen schreiten, in denen sie sich gegen nächtliche Torpedobootangriffe zu schützen haben. Die darauf folgenden beiden Perioden sind für die beiden in ihnen sich alsdann gegenüber tretenden Gegner von strategisch-taktischem, und die letzte von ausschliesslich taktischem Charakter.

Die erste Manöverperiode begann am 25. morgens mit der Versammlung der Geschwader, die an den Übungen teilnahmen. Das Mittelmeergeschwader nebst einer Torpedobootjägerflottille versammelte sich auf der Rhede von Augusta, 15 km nördlich von Syrakus; die Flottenreservendivision nebst einer Torpedojägerflottille auf der Rhede von Syrakus; die übrigen aus 3 Torpedobootflottillen bestehenden Torpedobootfahrzeuge, nebst dem kleinen Kreuzer Piemonte, auf der Rhede von Catania. Während dieser ersten Periode gelangten Militärballons als das neueste Aufklärungsmittel zur eingehendsten Erprobung. Zu diesem Zweck ist der Marine-Luftschifferpark dem Mittelmeergeschwader zugeteilt, und dient dessen Geschwaderchef zur Beobachtung der umgebenden Gewässer, und um mit der benachbarten Basis, Syrakus, in Verbindung zu bleiben.