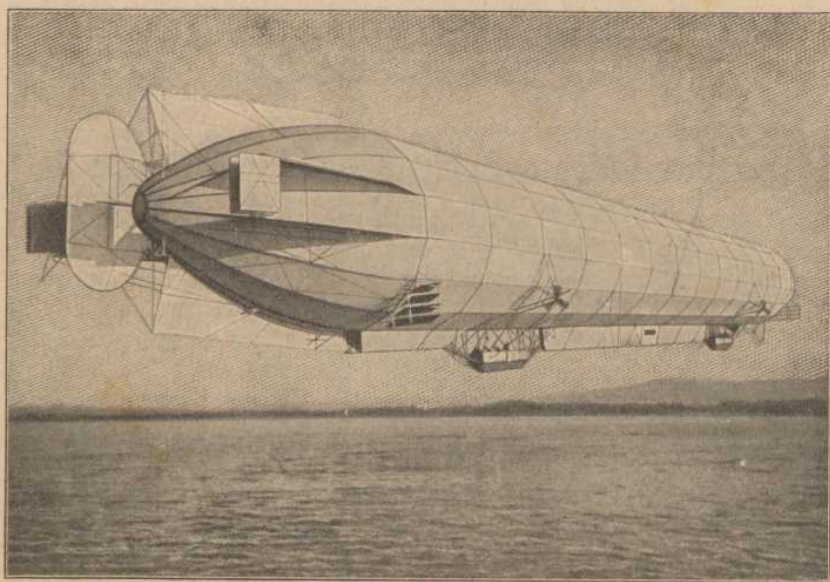


Ballonets genannt, untergebracht wurden. Über das ganze Gerippe spannte man eine Hülle von wasserdichtem Stoffe, um dem Flugschiff eine glatte Außenfläche zu geben. Durch zwei Motoren, die in den beiden Gondeln aufgestellt wurden, sollten die rechts und links vom Ballonkörper angebrachten Luftschrauben in äußerst schnelle Drehung versetzt und dadurch das Luftschiff vorwärts bewegt werden, ähnlich wie ein Dampfschiff durch die Wirkung der Schiffsschraube im Wasser. Um aber der Fahrt die gewollte Richtung nach rechts oder links, aufwärts oder abwärts geben zu können, ließ Zeppelin an seinem Luftfahrzeug Vorrichtungen für Seiten- und Höhensteuerung herstellen, die von einer der Gondeln aus bedient werden konnten.



Zeppelins Luftschiff III.

Seitenansicht des Geßs mit Steuer und Gleichgewichtflächen.

Da kam endlich der große Tag, an dem der Gehorsam des Riesenschiffes erprobt werden sollte, und siehe da, es bestand die Prüfung aufs glänzendste. Lassen wir uns von einem Augenzeugen jener denkwürdigen „großen Fahrt“ am 4. August 1908 einiges erzählen:

3. „Der Morgenstern stand hell am Himmel; der Kampf zwischen Tag und Nacht hatte noch nicht begonnen. In der Halle fanden wir alles in fieberhafter Tätigkeit. Das Luftschiff hing in seinen Flaschenzügen unter den Dachbalken, die äußere Umhüllung wurde noch an den Enden geknüpft. Während die letzten Arbeiten am Schiffe vollendet wurden, verstaute man Fracht und Mundvorräte in den Gondeln, die Mitfahrenden begaben sich auf ihre Plätze, und kurz nach 6 Uhr sah man den langen Leib des