

Zeitschrift: Prisma : illustrierte Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik
Band: 7 (1952)
Heft: 11

Artikel: Die Autobusse der Zukunft
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-654433>

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](#)

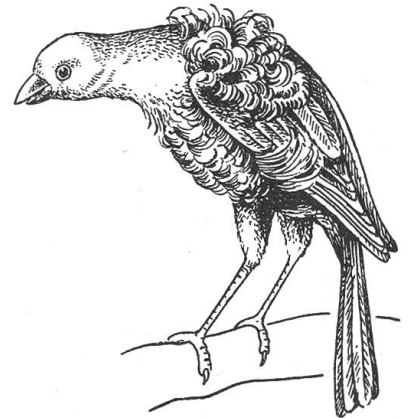
Download PDF: 27.01.2026

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

Abnutzung lang aus und müssen mit scharfer Schere von Zeit zu Zeit vorsichtig abgeschnitten werden. Wir halten das Tierchen gegen das Licht: In der Kralle leuchtet ein rotes Äderchen. Soweit dürfen wir keinesfalls abschneiden, nur bis einen Millimeter von diesem Fädchen entfernt. Übrigens haben sich in meiner Praxis auch Sitzstangen sehr bewährt, denen ich unterseits einen Streifen Sandpapier angeleimt hatte. Mit dieser kleinen Einrichtung ersparen wir das Kupieren der Krallen, das bei scheuen Vögeln oft eine mißliche Sache ist.

Nun will der Leser sicher gern wissen: Wie ist die jüngste Geschichte des Kanarienvogels gewesen? Die Ereignisse des letzten Jahrzehntes sind auch an den Rittern der gelben Feder nicht vorübergegangen. Tausende von Vögelchen haben im Kriegsgeschehen mit ihren Besitzern zusammen das Leben gelassen. Soweit festzustellen ist, sind auch die Farb-, vor allem aber die Formrassen des Kanarienvogels seltener geworden. Diese etwas weicheren Vögel wurden ja durch jedes Nachlassen der Pflege besonders in Mitleidenschaft gezogen. Tröstlich aber wird es für alle sein, daß die Singkanarien im ganzen geblieben sind. Zu Hunderttausenden wurden sie einst allein schon nach Nordamerika exportiert, im Erstarken ist wieder der Bestand in Mitteldeutschland, die ersten Exporte nach den Vereinigten Staaten haben bereits wieder be-

gonnen. Zwar ist der Umfang noch nicht so wie früher, aber daß deutsche Kanarien wieder nach Übersee reisen, ist doch schon ein erfreuliches Zeichen des Wiederaufbaues! Von Alfeld,



Eine besondere Zuchtrasse, der „Trompetervogel“

das zu einem Stammhaus der Kanarienvögel für alle Welt geworden ist, gehen die Lieferungen bereits wieder in alle Richtungen. Der deutsche Kanarienhahn ist eine international anerkannte und beliebte Züchtung geworden! Er verbindet Völker und fremde Sprachgebiete, und seine weite Verbreitung läßt erschließen, daß er nicht zu jenen Modelaunen gehört, die ebenso schnell wieder verschwinden, wie sie entstanden sind. Die dreihundertjährige Geschichte des Kanarienvogels beweist, daß er seinen Platz errungen hat im Käfig und — im Herzen der Menschen.

DIE AUTOBUSSE DER ZUKUNFT

DK 629.114.5.04

Da die Fortschritte des Kraftwagenbaues der letzten Zeit sich hauptsächlich auf eine Weiterentwicklung des Motors und damit auf eine Steigerung der erreichbaren Höchst- und Durchschnittsgeschwindigkeiten konzentrieren, wird sich, wie A. Charriou in „Automobilia“ kürzlich ausführte, der Automobilbau der Zukunft in erster Linie mit den Problemen des Fahrkomforts zu beschäftigen haben. Der von ihm entworfene „Autobus von morgen“ soll sich von den heutigen Typen dadurch unterscheiden, daß er zweistöckig ist und in Kabinen unterteilt sein wird. Die beiden Fahrer werden in einer von den Passagierkabinen streng getrennten „Kanzel“, die sich im Vorderteil des oberen Stockwerkes befindet, untergebracht sein. Für die Lenkung des Wagens werden ein bis zwei Volants, die dank einer elektrischen oder hydraulischen Servosteuerung leicht zu bedienen sind, vorgesehen.

Unter der Kanzel sind eine Kabine mit freier Sicht nach vorn für fünf Reisende, ein kleiner Abstellraum für leichtes Gepäck, eine Stiege und die Eingangstüren untergebracht. In der Mitte des unteren Stockwerkes

wird sich der Kofferraum und daran anschließend der Motorraum befinden. Über dem Motorraum, also im rückwärtigen Teil des oberen Stockwerkes, sind eine Aussichtskabine für fünf Personen und mehrere Waschräume vorgesehen. In der Mitte des oberen Stockwerkes wird die Hauptkabine für Reisende, die mit vier Fauteuilreihen ausgestattet ist, liegen. Die mit Klimaanlage, Radio, Telefon usw. versehenen Kabinen sollen mit feuerfesten und schalldichten Überzügen ausgekleidet werden. Zur Erhöhung der Sicherheit der Reisenden können überdies alle Fenster als Notausgänge benutzt werden.

Das Fahrzeug soll auf 6, 8 oder 10 verhältnismäßig kleinen Rädern, die mit Schaumgummireifen ausgestattet sind, laufen. Vier der über Elektromotoren einzeln angetriebenen Räder sind gesteuert, wodurch dem Wagen eine gute Gängigkeit verliehen wird. Wegen des geringen Durchmessers der Räder müssen die mit Luft- oder Wasserkühlung versehenen Bremsstrommeln auf den Achsen angebracht werden. Nach Ansicht André Charriou könnten diese Gefährte bereits in zehn Jahren serienmäßig erzeugt werden.