

schnell“ zu schalten. Während nämlich bei allen anderen Maschinen, so auch bei der Densmore in „Normalschaltung“ der Wagen um einen Schritt weiter rückt, wenn die Taste losgelassen wird, schreitet der Wagen bei Schaltung auf „extra schnell“ schon beim Niederdrücken der Taste weiter, wodurch erheblich an Zeit gewonnen werden kann, wenn der Schreiber sehr schnell schreiben will.

Die Maschine hat 43 Tasten, Standard-Anordnung, und wiegt 11 kg.

2. Mit Farbkissen, bzw. Farbröllchen.

Vacat.

b) Doppelte Umschaltung.

1. Mit Farbband.

d) *National*. (D. p. J. 281 231.) Remington-Typus. Die Tasten sind in drei Reihen halbkreisförmig angeordnet, die Tastenstengel haben besondere Führung. Jeder Typenhammer trägt drei Zeichen. Die Druckübertragung von den Tasten auf die Typen ist etwas anders als bei der Remington: die Typenstengel sind unten mit einer kurzen Stange verbunden, an der eine nach oben führende Zugstange eingehakt ist. Mit ihrem oberen Ende fasst diese Zugstange den kurzen Hebelarm des Typenhammers, so dass beim Drücken der Taste der längere Arm und damit auch die Type in die Höhe geschleudert wird. Infolge seiner eigenen Schwere fällt der Typenhebel wieder in seine Ruhelage zurück, wobei das Nachzittern durch eine Feder verhindert wird. Der Wagen wird durch Federkraft bewegt. Die Papierführung wird in recht primitiver Weise bethätigt, auch sonst ist auf möglichste Einfachheit in der Konstruktion gesehen worden, weshalb auch der Preis der Maschine sehr niedrig, auf 250 Mk., gehalten werden konnte. Das Griffbrett hat 27 Tasten in Standard-Anordnung; die Umschalttaste für die grossen Buchstaben bewegt das ganze Tastengestell nach dem Schreibenden zu, die Umschaltung für die Ziffern und Zeichen von dem Schreibenden weg. Die Maschine ist sehr gedrängt gebaut und wiegt nur 6½ kg.

c) Ohne Umschaltung.

1. Mit Farbband.

e) *Caligraph*. Die Maschine ist von *Yost*, einem der an dem Bau der Remington beteiligten Mechaniker, der Remington genau nachgebaut worden, nur dass an Stelle der Umschaltung Voltastatur trat, die bei den älteren Modellen in eigener Anordnung, bei den neueren Modellen in Standard-Anordnung gebaut ist. Bei den älteren Modellen waren die Tastenhebel vorn gelagert, die Tastenstangen hatten sämtlich Führung. Bei dem neuesten Modell ist die Lagerung der Tastenhebel nach hinten verlegt, wodurch der unschöne und beim Arbeiten lästige Vorbau beseitigt worden ist. Die vorderen Reihen der Tasten, deren 84 in 7 Reihen vorhanden sind, tragen Tastenköpfe, während die hinteren geführte Tastenstangen besitzen. Das Farbband hat Zickzackbewegung und automatische Ausschaltung. Der Wagen ist abnehmbar. Die Papierwalze kann auf beliebige Linienweite eingestellt werden, indem man den Sperrkegel aus dem Sperrrade der Papierwalze ausrückt. Der Papierwagen läuft auf Kugellagern in exakter Führung. Die Hebelübertragung geschieht durch Verbundhebel, ähnlich wie bei der Densmore, die auch von derselben Firma gebaut wird. Das Ueberdrücken von Buchstaben am Zeilenschluss wird durch eine Hemmvorrichtung der Hebel verhindert. Infolge der starken Konstruktion der Typenhebel und der Möglichkeit, den Vorderbalken, auf dem der Papierwagen läuft, erhöhen zu können, ist die *Caligraph* für Vervielfältigungen besonders geeignet, sie wird darin von keiner anderen Maschine übertroffen. Gewicht ca. 15 kg.

f) *Frister und Rossmann*. Die Maschine ist eine genaue Nachbildung der *Caligraph*, älteres Modell, bei der alle modernen Verbesserungen der Schreibmaschinenteknik in Anwendung gekommen sind.

g) *Smith Premier*. Die Tastenstengel 1 der 84 in 7 Reihen angeordneten Tasten sind geführt. Die Druckübertragung von der Taste auf den Typenhebel ist ganz

eigenartig. Durch den Tastenniederdruck wird zunächst eine lange, an ihren beiden Enden gelagerte Stange 2 um ihre Achse verdreht. Diese Drehbewegung überträgt sich auf eine justierbare Zugstange 3, die an den Typenhebel 4 angreift (Fig. 2). Der Typenhebel besteht aus einer kurzen Stange B, die gleichfalls an ihren beiden Enden gelagert ist. An dieser Stange sitzt aussen, starr mit ihr verbunden, ein kurzer Hebelarm, an den die Zugstange angreift, am anderen Ende ein längerer Hebelarm A, an dem die Type befestigt ist. Der Tastenniederdruck be-

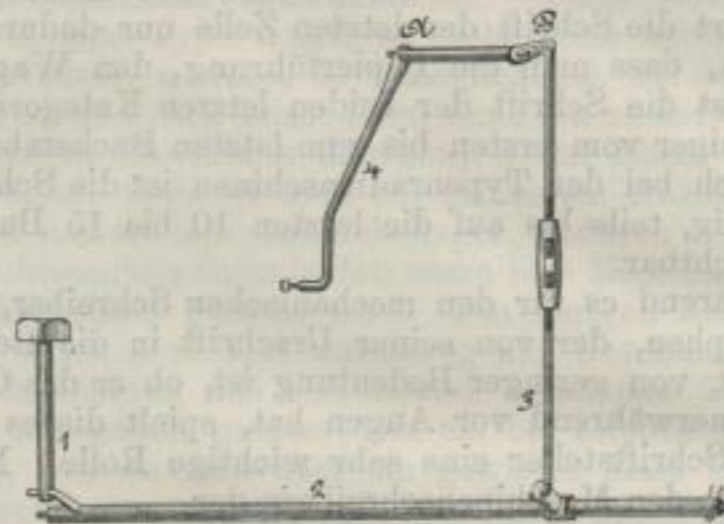


Fig. 2.

Typenhebelmaschine von Smith Premier.

wirkt also auch bei dem Mittelstück des Typenhebels eine Verdrehung. Durch die sichere Lagerung dieses Teiles des Typenhebels wird jedes Schwanken dieses ausgeschlossen, so dass sichere Zeilengeradheit ohne Anwendung von Führungsschablonen erzielt wird, andererseits aber lässt sich nicht verkennen, dass in den zahlreichen Lagern eine erhebliche Reibungsarbeit verbraucht wird, so dass darunter die Durchschlagkraft leiden muss. Im Gegensatz zu den anderen Maschinen nach dem Remington-Typus lässt sich bei der Smith Premier der Wagen nicht in die Höhe klappen, dafür ist die Papierwalze pendelnd gelagert, so dass durch einen einzigen Fingerdruck die Walze vorgezogen und die zuletzt geschriebene Zeile nachgelesen werden kann; ausserdem kann die Papierwalze mitsamt der eingespannten Arbeit herausgehoben werden. Da bei der Papierwalze die sonst übliche mittlere Papierführung weggelassen und durch schräge Seitenfinger ersetzt ist, so ist die Vorderseite der Papierwalze vollständig frei und



Fig. 3.

Schreibmaschine von Smith Premier.

die Schrift befindet sich mit Ausnahme der letzten Zeile fortwährend vor den Augen des Schreibenden. Die automatische Ausrückung, sowie die Zickzackbewegung des Farbbandes sind von der Smith Premier auf alle erstklassigen Schreibmaschinen übertragen worden. Sehr interessant bei der Smith Premier ist die Anordnung einer Typenbürste (Fig. 3), die durch einfaches Drehen mittels einer einsteckbaren Kurbel sämtliche Typen gleichzeitig reinigt. Für den Wagen ist eine Arretiervorrichtung angeordnet, die das Uberschreiben der gewünschten Breite verhindert. Der Wagen ist auf Kugeln gelagert. Die