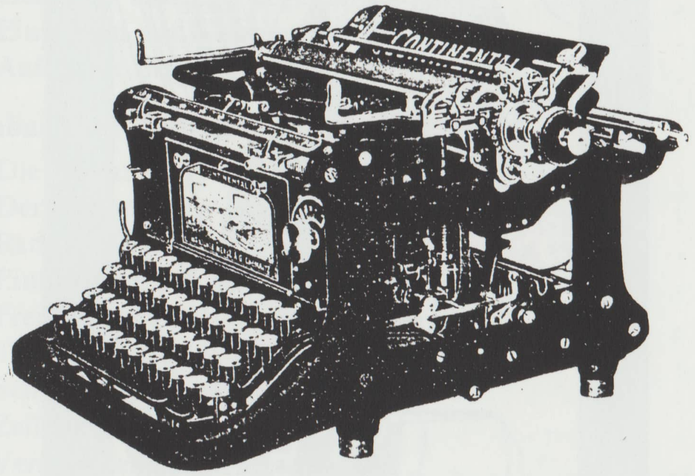
CONTINENTAL-
Schreibmaschine

Gebrauchs-
Anweisung.

GEBRAUCHS-ANWEISUNG

FÜR DIE

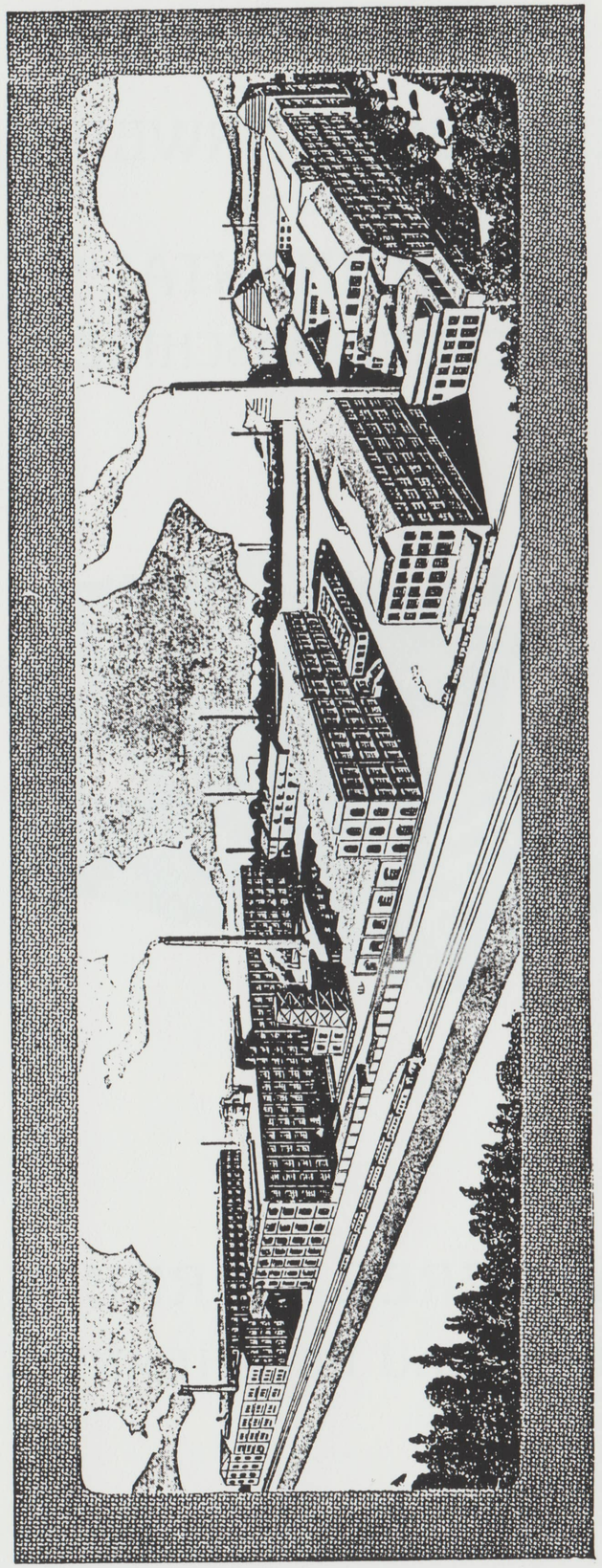
„CONTINENTAL"-SCHREIBMASCHINE.



WANDERER-WERKE A.-G.

SCHÖNAU BEI CHEMNITZ.

C 2146a (61315)



Wanderer-Werke A.-G., Chemnitz-Schönau.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

15 Hauptregeln 5

Allgemeiner Teil.

Vorbemerkung 7
Auspacken der Continental 7
Geheime Tastenverriegelung 9
Einpacken der Continental 9
Aufstellen der Continental 9

Handhabung der Continental.

Die Tastatur 11
Der Fingersatz 13
Randmaßstab 13
Einführung des Papiers 14
Freimachen des Wagens 15
Typenabdruckstelle 15
Schrifttasten-Anschlag 15
Zeilenschaltung 16
Verschiedene Zeilenabstände 17
Schreiben auf liniiertem Papier 18
Walzenfreilauf 18
Zeilenlängeneinstellung 18
Randsteller 18
Glocke 20
Zwillingstaste 20
Linienziehen 21
Verbesserungen 22
Beschriebene Bogen nicht rückwärts aus der Maschine ziehen 23
Aufsteckbarer Postkartenhalter 23
Schönheit der Schrift 23

Das Farbband. Seite

Das Einsetzen des Farbbandes 25
Die automatische Farbbandumschaltung 28
Das Wechseln des Farbbandes 29
Das Schreiben mit einem zweifarbigen Bande . . 31

Vervielfältigungen.

Durchschlagskopien 32
Wachsmatrizen 34

Technisches.

Auswechseln der Schreibwalze 35
Reinigung der Maschine 36
Ölen der Maschine 37
Herausnehmen und Wiedereinsetzen der Hebel . . 38

Der Dezimal-Tabulator 40

15 Hauptregeln

über die

Behandlung der „Continental".

▪ ▪ ▪

1. **Die Maschine muß über Nacht, oder solange sie nicht benutzt wird, bedeckt sein. Reinlichkeit schont, Unsauberkeit zerstört.**
2. **Jeden Morgen sind die Typen auszubürsten und die Typenhebel-Zwischenräume mit dem schmalen Pinsel auszuwischen, damit anhängende Radiergummireste entfernt werden.**
3. **Spielt ein Hebel nicht, so ist er herauszunehmen und an den Reibungsflächen zu säubern.**
4. **Die Typenhebel dürfen nur an den Lagerstellen geölt und dort auch nur mit einem leichten Ölhauch überzogen werden, denn das Öl zersetzt anhängende Radiergummikrumen zu Schmiere.**
5. **Das Ölen der Maschine darf weder vernachlässigt, noch übertrieben werden. Wöchentlich einmal sind mäßig zu ölen:**
   a) **die vordere und hintere Wagenlaufschiene (den Laufrollen teilt sich das Öl dann mit),**
   b) **der Führungsschlitz im Zeilenstellschlitten (rechts hinter dem Zeilenstellhebel).**
6. **Vor dem Ölen irgend welcher Teile ist die alte Ölschicht von ihnen zu entfernen.**
7. **Es darf nur reines Knochenöl, kein vegetabiles Öl benutzt werden.**

8. Der Walzenfreilauf darf niemals geölt werden.
9. Um an die Lagerstellen der Papierführungsrollen zu gelangen, braucht man die Schreibwalze nicht herauszuschrauben; durch Schieben des Wagens an die äußersten Anschläge werden die Lager von unten zugänglich.
10. Sind Schreibwalze oder Papierführungsrollen unsauber oder vom Papier zu glatt geworden, so sind sie mit Spiritus abzureiben, ohne daß man sie abtrocknet. Niemals darf Benzin hierzu verwandt werden; es zerstört die Gummiteile.
11. Beim Reinigen der inneren Teile der Maschine ist vorsichtig zu verfahren; Federn (Spiralen) sind dabei zu schonen.
12. Zu jeder Maschine gehören:

1 starker, runder Pinsel 1 schmaler, flacher Pinsel 1 Woll-Leder-Putztuch 1 Typenbürste mit Metalleinlage 1 Patentöler 1 Flasche Öl	Fehlendes oder unbrauchbar gewordenes ist zu erneuern.

13. Spielereien am Mechanismus, Verschrauben oder Verstellen von Teilen führen zu Störungen.
14. Es dürfen nur Farbbänder von richtiger Breite in Continental-Farbband-Spulen benutzt werden.
15. Kommt es vor, daß bei Benützung einer zu weichen Filzunterlage die Maschinenfüße so tief darin einsinken, daß die Wagenauslösung behindert wird, so lege man 4 dicke Papp- oder Holztäfelchen unter die Maschinenfüße, um dem Einsinken vorzubeugen.

Allgemeiner Teil.

...

Vorbemerkung.

Die Bauart der Continental-Schreibmaschine ist so klar und übersichtlich, daß jeder Maschinenschreiber sich sofort in die Handhabung hineinfindet. Dessenungeachtet ist jedem ein gründliches Studium der folgenden Gebrauchsanweisung dringend zu empfehlen.

Jede Maschine wird vor dem Versande einer sehr eingehenden Prüfung unterzogen. Falls sich dennoch aus irgend einem Grunde (z. B. infolge eines Transportunfalles) bei ihrer Benutzung Störungen zeigen sollten, bitten wir den Käufer, dies uns oder der Vertretung mitzuteilen, damit Aufschluß darüber erteilt werden kann, wie der Übelstand zu beseitigen ist. Laien sollten Eingriffe in den Mechanismus, bevor von uns die nötigen Anweisungen gegeben worden sind, unterlassen.

Auspacken der Continental.

Maschinen, die mit einem **Holzschutzkasten** versehen sind, lassen sich ohne weiteres nach Abnehmen des Kistendeckels aus der Kiste heben.

Sind die **Maschinen mit Blechschutzkästen** ausgestattet, was 6 am Kistenboden sichtbare schwarze Schraubenköpfe erkennen lassen, so muß der Kistenboden losgeschraubt, hierauf die Kiste vorsichtig umgekantet und von ihrem Boden abgehoben werden.

Man hat dann den Blechschutzkasten von der Maschine abzuheben, die 6 starken Schrauben, welche durch den Kistenboden und das Untersatzbrett gehen, zu entfernen, und die Maschine ist frei.

Die zur Sicherung des Wagens auf dem Transport angebrachten **Verschnürungen** sind nun zu entfernen.

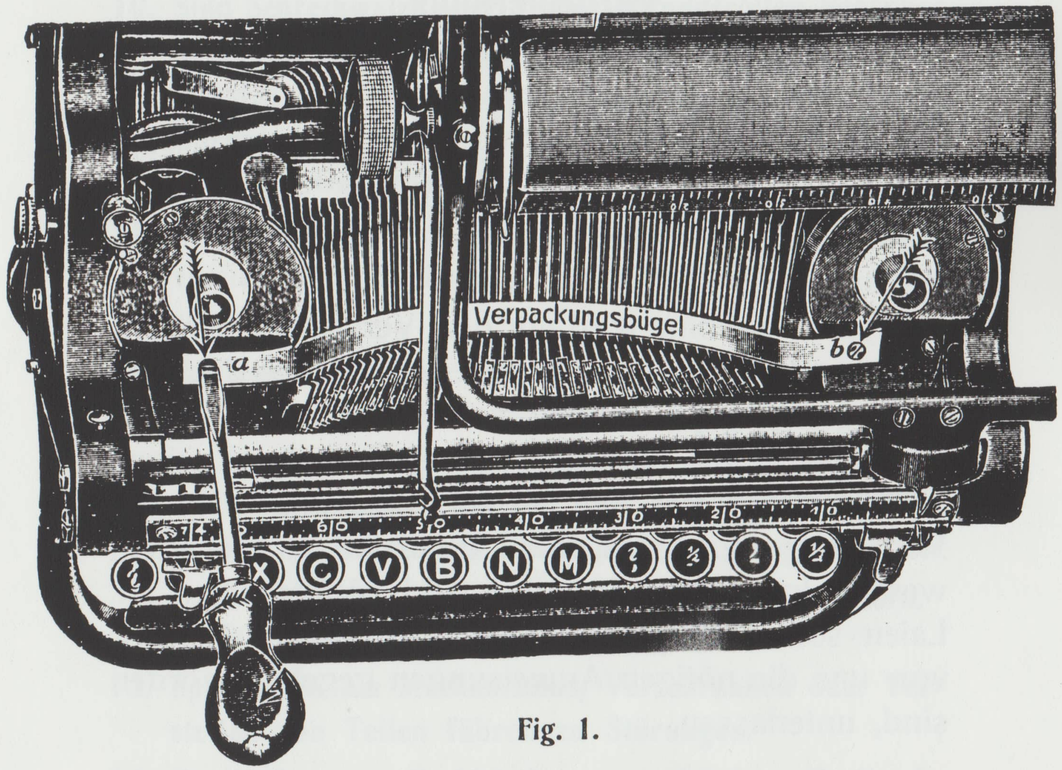


Fig. 1.

Außerdem ist der quer über die Typenhebel gelegte **Metallbügel** zu beseitigen. Man entfernt diesen zur Sicherung der Typenhebel dienenden Bügel, indem man mit Hilfe des im Zubehörkasten befindlichen Schraubenziehers die beiden Schrauben a und b (Fig. 1) löst. Um bequem zu den Schrauben gelangen zu können, schiebt man den Wagen der Maschine einmal ganz nach rechts, wie die Abbildung zeigt, und dann ganz nach links.

Endlich ist der kleine, an der linken Seitenwand befindliche Knebel (Nr. 945, Fig. 3) für die **geheime Tastenverriegelung** wagerecht zu stellen, um die Tasten freizugeben. Steht dieser Knebel senkrecht, so ist eine Betätigung der Tasten nicht möglich und eine Benutzung der Maschine durch Uneingeweihte ausgeschlossen.

Einpacken der Continental.

Das etwaige Einpacken der Continental hat entsprechend den vorstehenden Ausführungen zu erfolgen, nämlich:

1. ist die Maschine auf das Unterbrett zu schrauben;
2. ist der Metallbügel festzuschrauben; sollte dieser nicht zur Hand sein, genügt es auch, wenn die Tastatur durch die geheime Tastenverriegelung gesperrt wird; in letzterem Falle ist der Typenkorb noch mit zusammengeknülltem Papier auszufüllen;
3. ist der Wagen mit dem Gestell fest zu verschnüren, um eine Bewegung desselben auf dem Transport und eine Beschädigung der Maschine zu verhüten;
4. ist die Maschine mit dem Boden der Kiste fest zu verschrauben, falls sie mit Blechschutzkasten versehen ist.

Aufstellen der Continental.

Bevor man die Maschine in Gebrauch nimmt, schraubt man das Untersatzbrett ab und befestigt die **Gummifüße** an dem Gestell mittels der im Zubehörkasten befindlichen 4 Schrauben (Fig. 2). Das Abnehmen des Untersatzbrettes ist unerläßlich, da sonst das

Schreibgeräusch in unnötiger Weise verstärkt würde. Zweckmäßig ist es, eine starke, nicht zu weiche Filzplatte zur Verminderung des Geräusches unterzulegen.

Die Maschine muß in einem möglichst staubfreien Raum aufgestellt werden, und zwar nicht zu

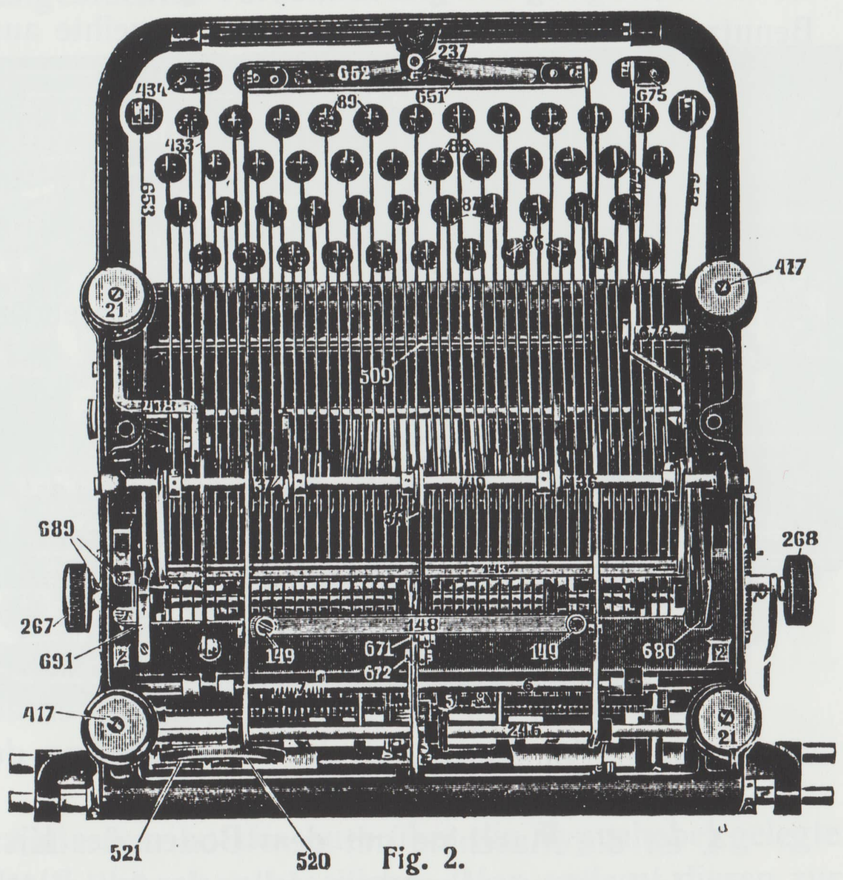


Fig. 2.

hoch und nicht zu niedrig. Richtig steht sie, wenn die Unterarme des Schreibers beim Anschlagen der oberen Tastenreihe eine wagerechte Lage einnehmen. Falsche Stellung der Maschine hat ein baldiges Ermüden der Arme und Abnahme der Leistungsfähigkeit zur Folge. (Die für den Tisch geeignetste Höhe ist 65—70 cm.)

Handhabung der Continental.

...

Die Tastatur.

Die Continental besitzt **45 Tasten für die Schrift,** mit denen 90 Schriftzeichen zum Abdruck gebracht werden können.

Es sind dies in der Universal-Tastatur Nr. 1:

die Zahlen 2 bis 9,

die großen und die kleinen Buchstaben des Alphabetes,

die kleinen Schriftzeichen für die Umlaute „ä ö ü“,

die Buchstaben „é und ß“,

die Zeichen , ; : . ( ) “ ? ’ ! - ˆ ` / + = § ° ½ ¼ ¾ ℳ % & —

Die Zahl „1“ wird durch das kleine „l“ dargestellt.

Die Zahl „0“ wird durch das große „O“ wiedergegeben.

Außerdem lassen sich schreiben:

das Gradzeichen ° durch geringes Zurückdrehen der Schreibwalze und durch Anschlagen der Taste o,

das Durchmesserzeichen ∅ durch **gleichzeitigen** Niederdruck der Umschalttaste und Zwischenraumtaste und sukzessives Anschlagen der Taste O und der Taste /,

das Malzeichen durch einfaches Anschlagen des Buchstabens x oder des Punktes,

die römischen Ziffern durch die großen Buchstaben I V X L C D M,

die Zeichen à è ì ò ù â ê î ô û (die in gewissen fremden Sprachen erscheinen) durch Anschlagen eines der beiden Akzente ` ˆ und des entsprechenden Buchstabens. Die Zwischenraumtaste braucht hierbei nicht niedergedrückt zu werden, da die Akzent-Taste als **tote Taste,** d. h. so eingerichtet ist, daß bei ihrem Anschlag der Wagen nicht weiterrückt; diese Akzente müssen deshalb auch **zuerst** angeschlagen werden und dann erst der betreffende Buchstabe.

Zum Geben von **Zwischenräumen** zwischen den einzelnen Wörtern ist die schmale lange Zwischenraumtaste kurz anzuschlagen.

Zum schrittweisen Zurückführen des Wagens bei Vornahme von kleinen Korrekturen, Durchstreichungen etc. bedient man sich der **Rücklauftaste.** Diese bedarf eines kräftigeren Druckes, da die Kraft der Feder, welche den Wagen in entgegengesetzter Richtung zieht, überwunden werden muß.

Um **dauernd große Buchstaben** oder die oberen Zeichen zu schreiben, ist der an der linken Seitenwand der Maschine angebrachte Knebel Nr. 750 (alte 662) Fig. 3 durch Niederdrücken in die wagerechte Lage zu bringen.

Der Fingersatz.

Ratsam ist es, sich daran zu gewöhnen, die links liegenden Tasten mit den Fingern der **linken Hand** und die rechts liegenden mit den Fingern der **rechten Hand** anzuschlagen.

Von den meisten Schreibern wird hauptsächlich der Zeige- und Mittelfinger benutzt, doch tut man gut, auch die übrigen Finger zu Hilfe zu nehmen, und zwar den kleinen Finger zum Niederdrücken der Umschalte- bezw. Rückschalt- und Farbenwechseltaste und den Daumen zum Anschlagen der Zwischenraumtaste. Die übrigen drei Finger werden sinngemäß zum Anschlagen der Buchstabentasten verwendet. Man mache sich zur Regel, stets den linken Umschalter zu benutzen, wenn die rechte Hand gerade auf der rechten Tastaturhälfte beschäftigt ist, und umgekehrt den rechten Umschalter, wenn die linke Hand in Anspruch genommen ist.

Denjenigen, welche sich für die Zehnfinger-Schreibmethode interessieren, empfehlen wir den diesbezüglichen Leitfaden von Herrn Karl Borchert, Berlin-Rummelsburg.

Randmaßstab.

Zunächst ist der im Zubehörkasten befindliche Randmaßstab 414 in die Öffnung, welche sich in der Mitte der oberen Kante des Papierauflagebleches 823 (Fig. 3) befindet, zu schieben.

Um zu verhüten, daß die Bogen bis zum äußersten unteren Rande beschrieben werden, ist folgende Vorkehrung zu empfehlen. Man spanne einen Bogen so in die Maschine, als wolle man die

unterste Zeile schreiben, und setze auf die Ziffer, auf welcher der obere Rand des Briefbogens aufliegt, **den am Randmaßstabe befindlichen Schieber.** Wenn nun ein neuer Briefbogen von der gleichen Größe eingespannt wird, so stößt er, wenn er bis zur untersten Linie beschrieben ist, an den Schieber. Dies zeigt dem Schreiber an, daß das Blatt zu wenden ist.

Einführung des Papieres.

Den einzuspannenden Bogen Papier legt man mit der oberen Kante nach unten, die zu beschreibende Seite von sich abgewendet, auf das **Papierauflageblech** 823 (Fig. 3) (der Randmaßstab dient dem Bogen hierbei als Stütze). Der Bogen muß dabei an einem der links (824, Fig. 3) und rechts (825, Fig. 3) auf dem Papierauflageblech befindlichen Anschläge anliegen. Hierauf dreht man die Schreibwalze mittels eines der beiden schwarzen Handrädchen 267 (Fig. 3) und 786 (Fig. 4) nach vorwärts, bis die obere Kante des Bogens vor der Schreibwalze sichtbar wird. Jetzt hebt man die quer über die Schreibwalze laufende **vernickelte Schiene** (761, Fig. 3 u. 4) etwas in die Höhe und schiebt das Papier, welches man gleichzeitig etwas weiter gedreht hat, unter diese. Die Schiene wird dann wieder in ihre ursprüngliche Lage gebracht. Bei Maschinen, welche **Papierhaltungsarme** an Stelle der Schiene haben, sind keine entsprechenden Handgriffe nötig. — Nunmehr kann mit dem Schreiben begonnen werden. — Vergl. Seite 32 Absatz 3 betr. Papiereinführung.

Sollte das **Papier schief transportiert** worden sein — was allerdings bei der Continental beinahe

ausgeschlossen ist —, so macht man es durch Vorziehen eines der beiden hinter den Handrädchen liegenden Hebel 290 (Fig. 3) und 291 (Fig. 4) frei und zieht es in die richtige Lage.

Will man Papier schmalen Formats beschreiben, so schiebt man das linke Anlegelineal, nachdem man es durch Lockern der daran befindlichen Mutter freigemacht hat, entsprechend nach rechts. Falls die Maschine statt der Papierhalteschiene Papierhaltungsarme hat, so sind diese ebenfalls entsprechend zu verschieben.

Freimachen des Wagens.

Durch Herunterdrücken des links am Wagen befindlichen Hebels 871 (Fig. 3) wird der Wagen frei, derart, daß er beliebig nach links und rechts geführt werden kann.

Typenabdruckstelle.

Die Stelle des jeweils zum Abdruck kommenden Zeichens befindet sich unmittelbar über dem Schlitz der **Typenhebelführung** Nr. 32 (Fig. 6). Die neben der Führung befindlichen wagerechten, mit einer Skala versehenen Federn zeigen die **genaue Höhe der Schriftlinie** an.

Schrifttasten-Anschlag.

Durch Anschlagen einer Taste, welche zwei übereinanderstehende Zeichen trägt, kommt stets das untere der beiden Zeichen zum Abdruck. Ist die Taste mit einem großen Buchstaben des Alphabetes versehen, so erscheint beim Anschlagen der entsprechende kleine Buchstabe auf dem Papier.

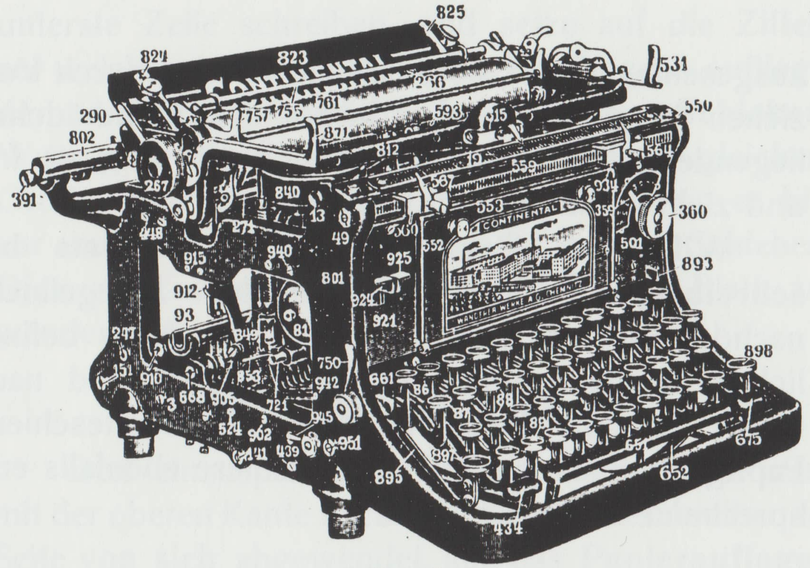


Fig. 3.

Sollen die **oberen** Zeichen, resp. die **großen** Buchstaben des Alphabetes geschrieben werden, so hält man während des Anschlages der Tasten einen der beiden Umschalter nieder und zwar so tief wie möglich. Bei nachlässigem Niederdrücken der Umschalter kommen die großen Buchstaben über der Zeile zu stehen.

Gleichzeitiges Anschlagen zweier Tasten hat zur Folge, daß die dazu gehörigen Typenhebel sich gegenseitig den Weg versperren. Keine Taste darf somit angeschlagen werden, bevor die vorher angeschlagene losgelassen worden ist.

Zeilenschaltung.

Um das Papier um eine oder mehrere Zeilen weiterzuschalten, zieht man den rechts am Wagen befindlichen Zeilenschalthebel Nr. 531 (Fig. 3) nach rechts. Läßt man den Druck auf den Hebel, nachdem

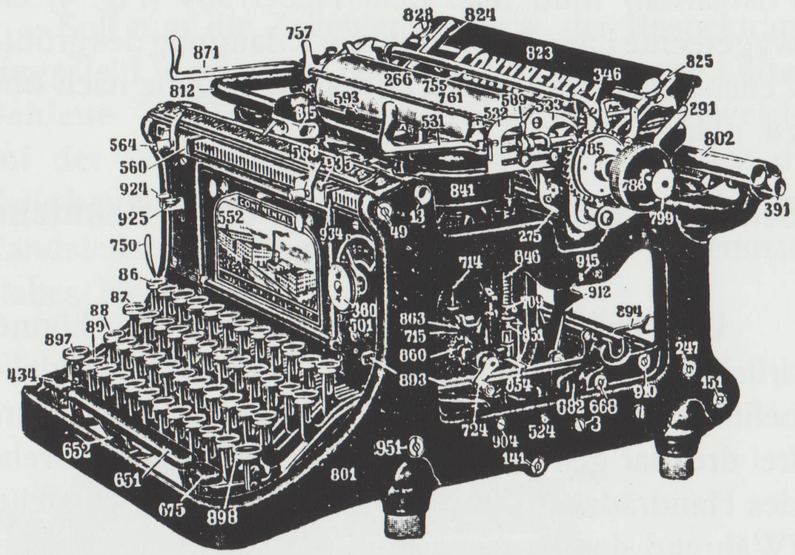


Fig. 4.

er die Zeilenschaltung verrichtet hat, weiter wirken, so erreicht man, daß der Wagen nach rechts gleitet. Der praktische Schreiber wird also durch einen Handgriff die Zeile schalten und den Wagen an den Anfang der nächsten Zeile führen.

Verschiedene Zeilenabstände.

Es lassen sich mit der Continental drei verschiedene Zeilenabstände erzielen, nämlich:

4,24 mm = Postkartenzeilen-Abstand
8,48 „ = Briefzeilen-Abstand
12,72 „ = Aktenzeilen-Abstand.

Zum Einstellen der verschiedenen Zeilenabstände dient der Hebel Nr. 589 (Fig. 4) (rechts neben dem Wagenrahmen), und zwar ist dieser Hebel ganz nach unten zu stellen, wenn man den mittleren Zeilenabstand von 8,48 mm (für Briefe) wünscht. Zur Erzielung des kleinsten Zeilenabstandes von 4,24 mm (für

Postkarten) muß man dem Hebel 589 (Fig. 4) eine wagerechte Lage geben, und zur Erlangung des größten Zeilenabstandes von 12,72 mm ist er ganz nach oben zu richten.

Schreiben auf liniiertem Papier durch Benutzung des Walzenfreilaufs.

Um liniiertes Papier beschreiben zu können, drückt man auf den am rechten Walzen-Handrädchen befindlichen Knopf; die Schreibwalze wird hierdurch frei drehbar gemacht und läßt sich nun durch Drehen des Handrädchens auf jede gegebene Linie einstellen. (Während des Drehens muß der Knopf des Walzenfreilaufs hereingedrückt bleiben.) Die Zeilenhöhe wird durch die blauen, links und rechts von der Typenhebelführung befindlichen Zeilenhöhezeiger Nr. 593 (Fig. 3 und 4) angegeben. Zu beachten ist, daß die Walze auch durch Zurücklegen des kleinen Hebels 346 (Fig. 7) über dem rechten Handrädchen frei beweglich gemacht wird.

Der Walzenfreilauf darf nicht geölt werden. (Näheres siehe Seite 37.)

Zeilenlängeeinstellung.

Auf dem vorderen oberen Balken des Maschinengestelles befindet sich ein Zeilenmaßstab Nr. 19 (Fig. 3); unter diesem liegt eine Schiene, auf der sich **zwei verschiebbare Kloben** (sogenannte **Randsteller**) befinden, welche je einen Zeiger tragen, der auf die Skala zeigt. Diese beiden Zeiger begrenzen den Weg, innerhalb dessen sich der Wagen beim Schreiben hin- und herbewegen kann.

Soll nun die Zeilenlänge bezw. der Respektrand eingestellt werden, so liest man von der **vernickelten Schiene** 761 (Fig. 3 u. 4, früher Nr. 489), welche auf der Walze liegt, die Zahlen ab, bei denen die Zeile beginnen und aufhören soll, und stellt die beiden Randsteller auf die gleichen Zahlen des Zeilenmaßstabes Nr. 19 ein.

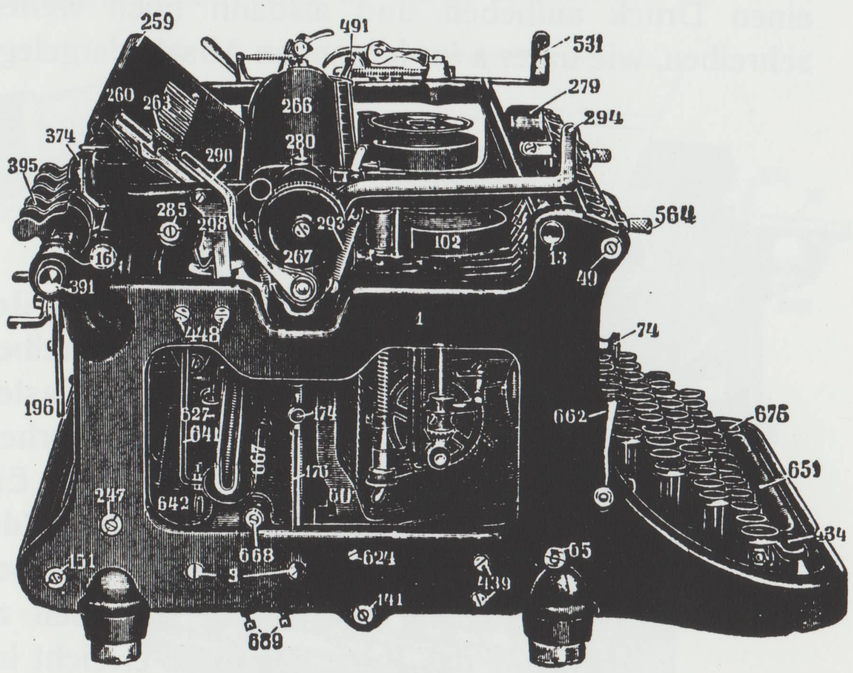


Fig. 5.

Ist die Maschine nicht mit dieser Schiene 761 versehen, sondern mit den verschiebbaren **Papierhaltearmen,** so führt man den Wagen mit der Stelle des Papieres, auf der der erste Buchstabe der Zeile zum Abdruck kommen soll, vor die Typenhebelführung. Hierauf stellt man den rechten Randsteller, der durch Ziehen an seinem kleinen Griff 564 (Fig. 5) beweglich gemacht wird, so ein, daß sein Zeiger dem am Wagen

befindlichen Zeiger gegenüber steht. Ebenso verfährt man bei der Einstellung des Zeilenendes.

Sobald der Wagen den sechsten Teilungsstrich vor dem eingestellten Zeilenende erreicht, ertönt ein **Glockenzeichen,** welches dem Schreiber anzeigt, daß sich das Ende der Zeile nähert. Sind die letzten 6 Zeichen geschrieben, so verriegeln sich die Tasten selbsttätig. Man kann jedoch die Sperrung durch einen Druck aufheben und alsdann noch weiterschreiben, wie unter a im folgenden Absatz dargelegt.

Zwillingstaste.

Die Zwillingstaste 924 und 925 (Fig. 3) dient mehreren Zwecken:

a) In erster Linie dient sie zur **Auslösung der Tastensperrung,** wenn man beim Schreiben an das Ende der Zeile gelangt ist, die Tasten gesperrt sind und der Wagen, nach vorhergegangenem Glockenzeichen, still steht. Ein Druck auf die **rechte, oder auch beide,** Tasten genügt, um die Sperrung aufzuheben und um alsdann noch weiterschreiben zu können, bis das Ende der Skala erreicht ist.

b) Durch einen Druck auf **beide** Tasten, bei gleichzeitigem Ziehen des Wagens nach rechts, ermöglicht sodann diese Vorrichtung, daß der Wagen beim Nachrechtsziehen über den Randsteller hinweggleiten kann. Dies ist wichtig, um bequem **außerhalb des linken Randes schreiben zu können,** z.B. Stichworte.

c) Drückt man schließlich die **rechte** Taste allein und zieht gleichzeitig den Wagen nach rechts,

so bleibt derselbe ca. 2 cm **vor** dem eingestellten linken Rand stehen. Auf diese Weise werden gleichmäßige **Einrückungsabstände** bei Beginn von Zeilenabschnitten erzielt.

Linienziehen.

Zum Ziehen von Linien bedient man sich eines Bleistiftes, den man in einen Einschnitt der Farb-

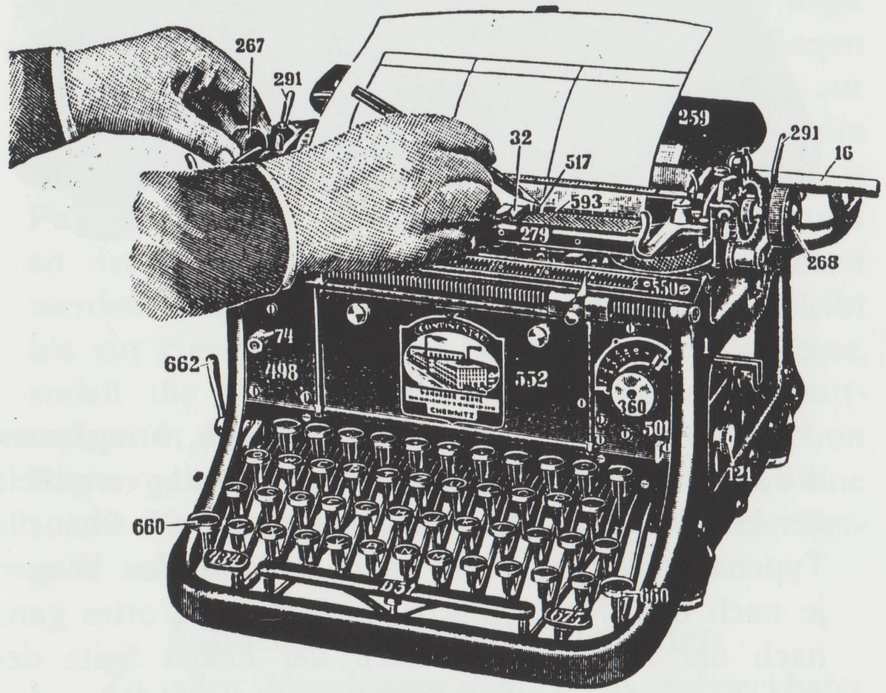


Fig. 6.

bandträgerführung Nr. 517 (Fig. 6) stützt. Durch Hin- und Herbewegen des Wagens entstehen **wagerechte,** durch Drehen der Schreibwalze **senkrechte** Linien. Zum Herstellen der senkrechten Linien macht man die Walze durch Zurücklegen des kleinen Hebels 346 (Fig. 7), der sich über dem Zeilenschaltrad befindet, frei drehbar.

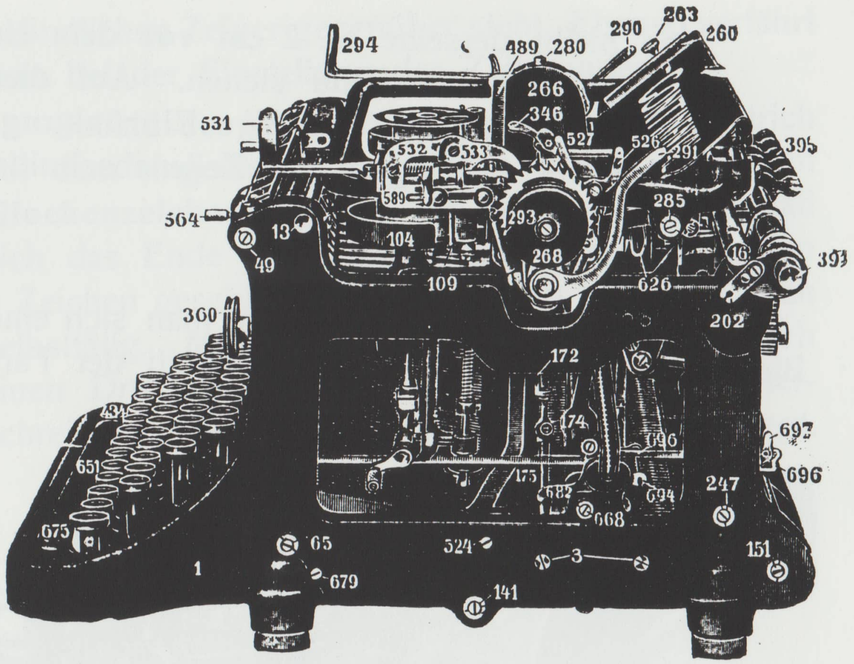


Fig. 7.

Verbesserungen.

Um Verbesserungen vorzunehmen, bringt man die Stelle, auf der man zu radieren hat, vermittels der Handrädchen um etwa Zweifingerbreite über die Typenanschlagstelle und zieht alsdann den Wagen je nach dem Platze des zu ändernden Wortes ganz nach der rechten oder nach der linken Seite der Maschine, **damit der Radierstaub nicht in den Mechanismus fallen kann.** Läßt es sich nicht ermöglichen, außerhalb der Mechanismen zu radieren, so **blase man schon während des Radierens** den entstehenden Staub über den eingespannten Briefbogen hinweg nach hinten, damit er nicht in das Innere der Maschine fallen kann. Ist man mit der Verbesserung fertig, so dreht man einfach das Papier

wieder zurück und bringt den Wagen an die zu beschreibende Stelle des Briefbogens.

Beschriebene Bogen nicht rückwärts aus der Maschine ziehen,

weil, wenn ein neues, stark getränktes Farbband sich in der Maschine befindet, die Schrift leicht an den Papiertransportwalzen haften bleibt und dann von diesen, gleich Druckwalzen, zum Abdruck gebracht wird, was natürlich vermieden werden muß. Soll ein mit einem neuen Bande geschriebener Bogen nochmals in die Maschine eingeführt werden, z. B. zur Korrektur oder zu Nachträgen, so lege man **über die beschriebene Seite des Bogens ein reines Blatt Papier,** welches vollständig mit durchgezogen und an der Stelle abgerissen wird, welche beschrieben werden soll. Der Rest dieses Deckblattes bleibt bis zur Herausnahme des Bogens in der Maschine, sodaß die Schrift nicht mit den Papiertransportwalzen in Berührung kommt. Ist das Band schon länger gebraucht und trockener geworden, ist eine solche Manipulation nicht notwendig, wie ein Versuch zeigen wird.

Aufsteckbarer Postkartenhalter.

Zu allen Maschinen gehört ein aufsteckbarer Postkartenhalter 888 (Fig. 12), der ein bequemeres Beschreiben der Postkarten ermöglicht. Dieser wird einfach in die an der Farbbandträgerführung angebrachten Ösen gesteckt.

Schönheit der Schrift.

Die Schönheit der Schrift hängt nicht nur von der **Art des Anschlages** beim Schreiben, sondern

auch von der **Qualität des Papieres,** von der **Stärke der Unterlage,** von der **Härte der Schreibwalze** und von der **Beschaffenheit des Farbbandes** ab.

Legt man unter den zu beschreibenden Bogen ein Löschblatt, so wird die Schrift dicker als gewöhnlich. Ebenso schreibt ein neues kopierfähiges Band stärker als ein abgeschriebenes oder nicht kopierendes. Mit einer weichen Walze wird eine zartere, gleichmäßigere Schrift erzielt als mit einer harten Walze. **Stark satinierte oder geleimte Papiere nehmen die Farbe nicht gut an; man verwende besonderes Schreibmaschinen-Papier, das in jeder Papierhandlung zu haben ist.**

Das Farbband.

...

Das Einsetzen des Farbbandes.

Nachdem das äußere Ende des neuen Farbbandes mittels der Zwinge an einer Spule befestigt ist, werden beide Spulen so weit auseinandergehalten, daß die

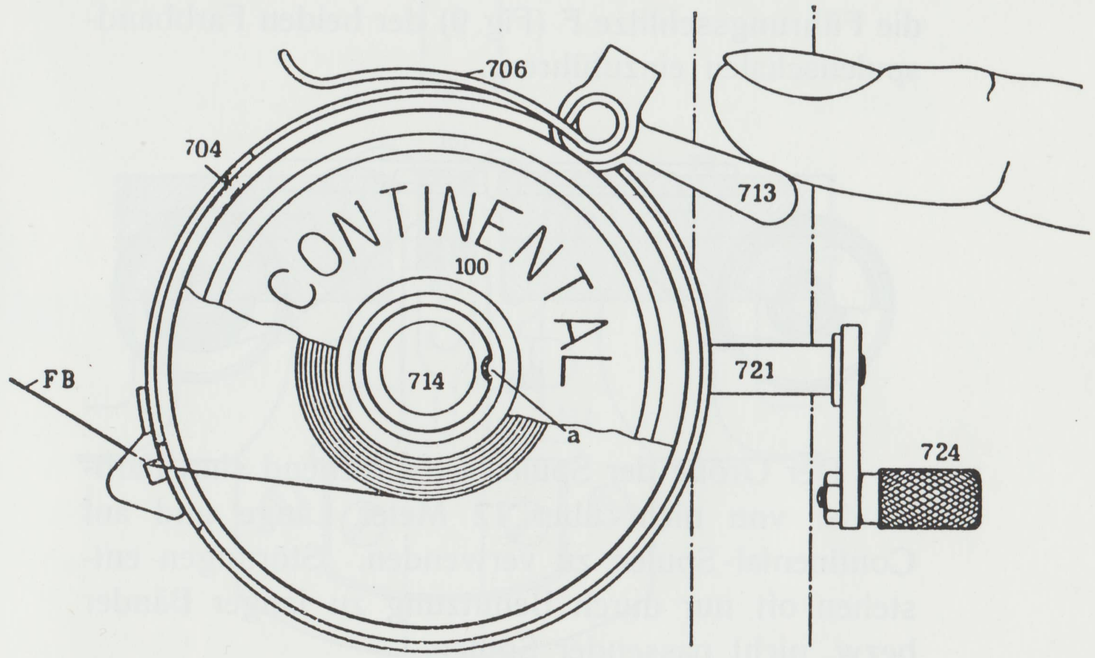


Fig. 8.

Entfernung zwischen ihnen bei gespanntem Bande ungefähr 25 cm beträgt, und dann auf die zylindrischen Mitnehmer 714 (Fig. 8) gesteckt. Zu diesem Zwecke hat man vorher die kleinen schwarzen Hebel 713 (Fig. 8), welche an dem unteren Ende der mit dem Fühlhebel 706 (Fig. 8) verbundenen

Achse befestigt sind, nach vorn zu drücken. Dadurch wird bewirkt, daß die Fühlhebel 706 ausweichen und den Spulen zum Aufstecken auf die Mitnehmer Platz machen. Die Spule wird dann mit der Narbe „a“ in die Nute des Mitnehmers 714 eingeschoben; nötigenfalls ist dieser mittels der Farbbandkurbel 724 (Fig. 8) so weit zu drehen, daß sich Narbe und Nute decken. Nach Loslassen des Hebels 713 legt sich der Fühlhebel 706 an das Farbband an und bewerkstelligt durch den federnden Druck ein gleichmäßiges Aufwickeln des Farbbandes. Hierauf ist das Band in die Führungsschlitze F (Fig. 9) der beiden Farbbandspulenschalen einzuführen.

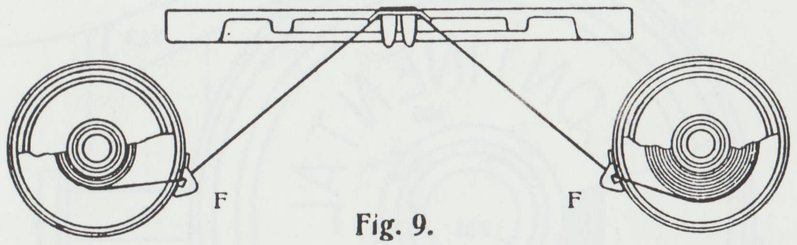


Fig. 9.

Der Größe der Spulen entsprechend sind Farbbänder von nicht über 12 Meter Länge und auf Continental-Spulen zu verwenden. Störungen entstehen oft nur durch Benutzung zu langer Bänder bezw. nicht passender Spulen.

Vor allem ist beim Einsetzen des neuen Bandes die Wickelrichtung der Spule genau zu beachten. Sollte das Band nicht ordnungsgemäß aufgespult sein, so kann es leicht in der Maschine umgespult werden.

Nun geht man an das Einschieben des Bandes in die Farbbandgabel 161 (Fig. 10). Zu diesem Zwecke wird das Band (nachdem man die Walze zur Er-

leichterung der Arbeit durch Niederdrücken des Umschaltknebels 750 (Fig. 3) an der linken Maschinenwand hochgestellt hat) mit beiden Händen gefaßt und hinter die Doppel-C-förmigen Arme b und c

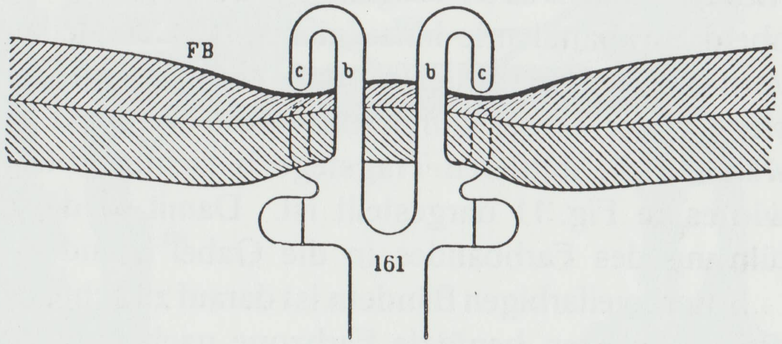


Fig. 10.

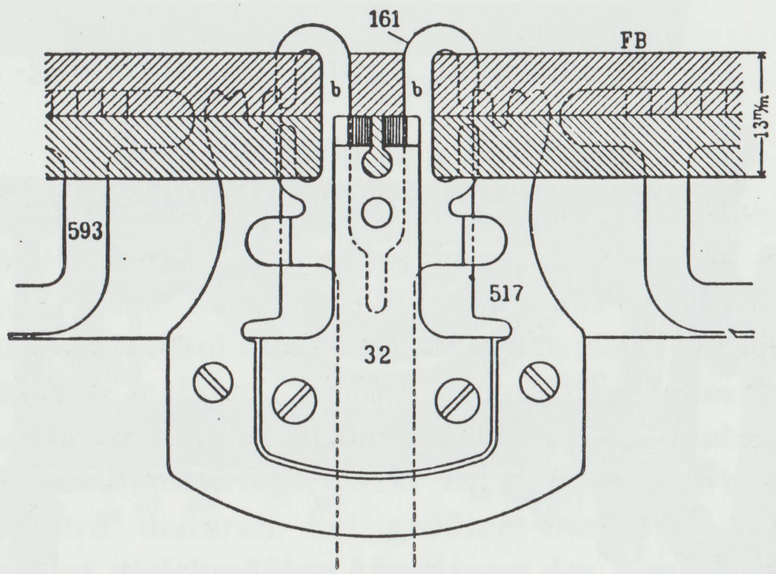


Fig. 11.

(Fig. 10 u. 11) der Gabel geschoben, sodaß es sich hinter der Gabel, unmittelbar vor der Schreibwalze, befindet.

Das hinter der Gabel liegende, oder, besser gesagt, stehende Farbband wird nun mit der unteren

Kante durch die Schlitze der beiden Arme c gezogen und den Schlitz hinunter geschoben, wie Fig. 10 zeigt. Dann wird dieselbe Manipulation in der Richtung nach oben vorgenommen, damit auch die obere Farbbandkante hinaufgleitet. Die Ansicht von vorn muß dann so sein, daß die beiden Außenstege c der Gabel durch das Band verdeckt sind, während die mittleren Tragstege b sichtbar bleiben, wie es in Fig. 11 dargestellt ist. Damit ist die Einführung des Farbbandes in die Gabel beendigt.

Bei zweifarbigen Bändern ist darauf zu achten, daß die am meisten benützte Farbzone nach oben liegt.

Die automatische Farbbandumschaltung.

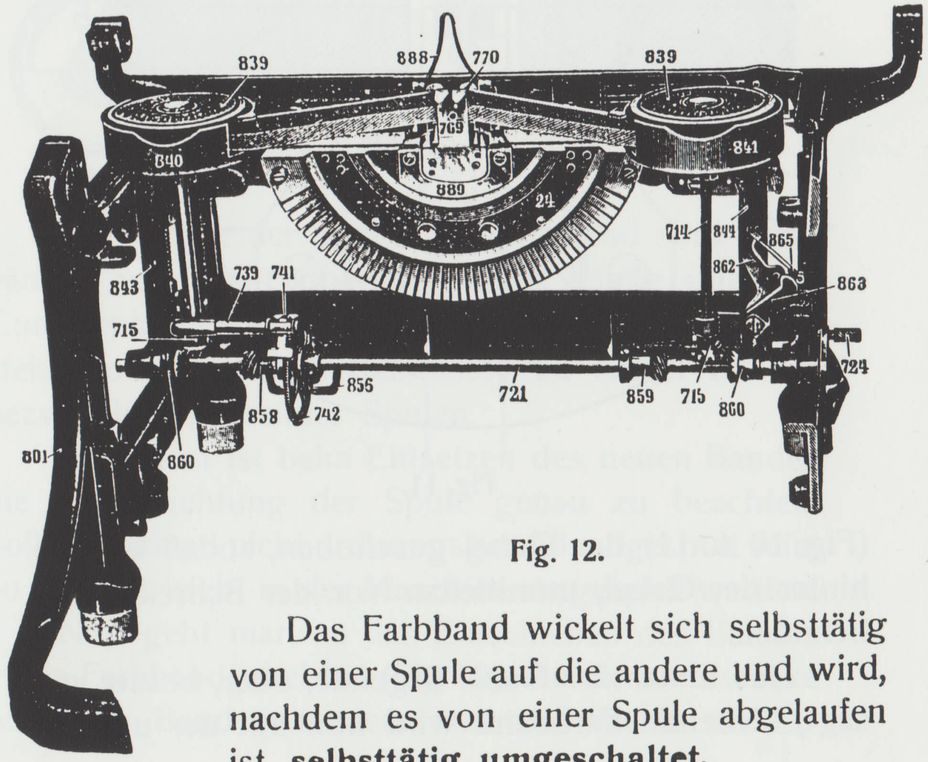


Fig. 12.

Das Farbband wickelt sich selbsttätig von einer Spule auf die andere und wird, nachdem es von einer Spule abgelaufen ist, **selbsttätig umgeschaltet.**

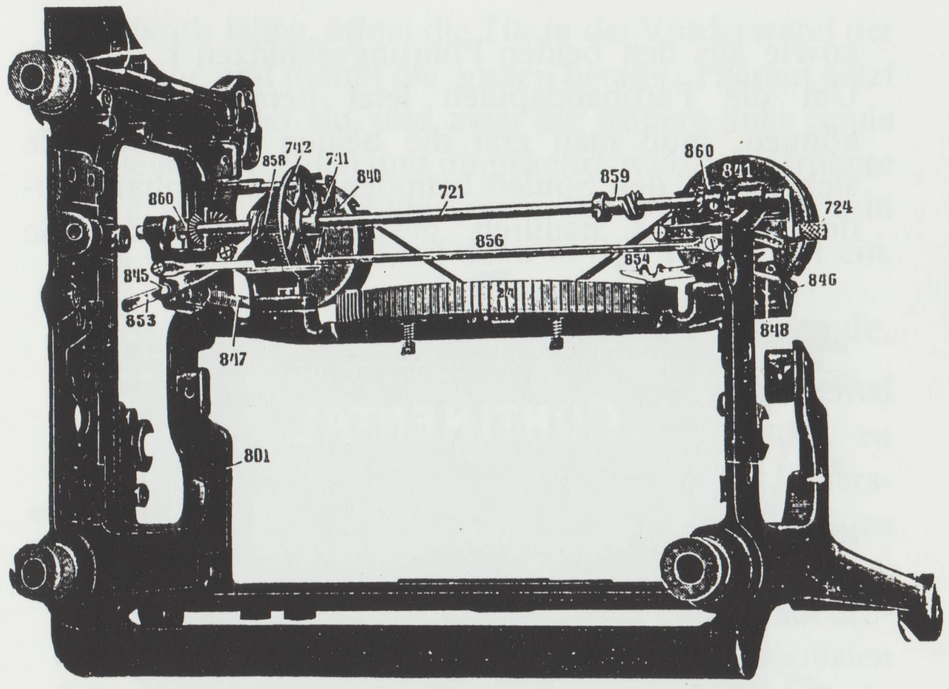


Fig. 13.

Das Wechseln des Farbbandes.

Die Typen schlagen bei Verwendung einfarbiger Bänder immer nur gegen die obere Hälfte des Bandes und nutzen nur diese ab, **das Band wird nur fortgeschaltet, wenn tatsächlich eine Type zum Abdruck gelangt, bei Betätigung der Zwischenraumtaste, oder wenn der Tabulator mehrere Stellen überspringt, rückt es also nicht weiter; es wird dadurch bei größter Ökonomie eine absolut gleichmäßige Abnutzung des Bandes und eine stets gleichmäßig starke, saubere Schrift erzielt.** Ist diese Hälfte nicht mehr brauchbar, so ist das Band, vorausgesetzt, daß es einfarbig ist, umzudrehen. Man nimmt zu diesem Zwecke das Band zunächst aus dem hinter der Typenhebelführung befindlichen Farbbandträger Nr. 161 (Fig. 10 u. 11),

sowie aus den beiden Führungsschlitzen F (Fig. 9). Um die Farbbandspulen jetzt herausnehmen zu können, muß man erst die beiden Fühlhebel, die sich neben den Spulen befinden, vom Farbband abdrücken, was dadurch geschieht, daß man die

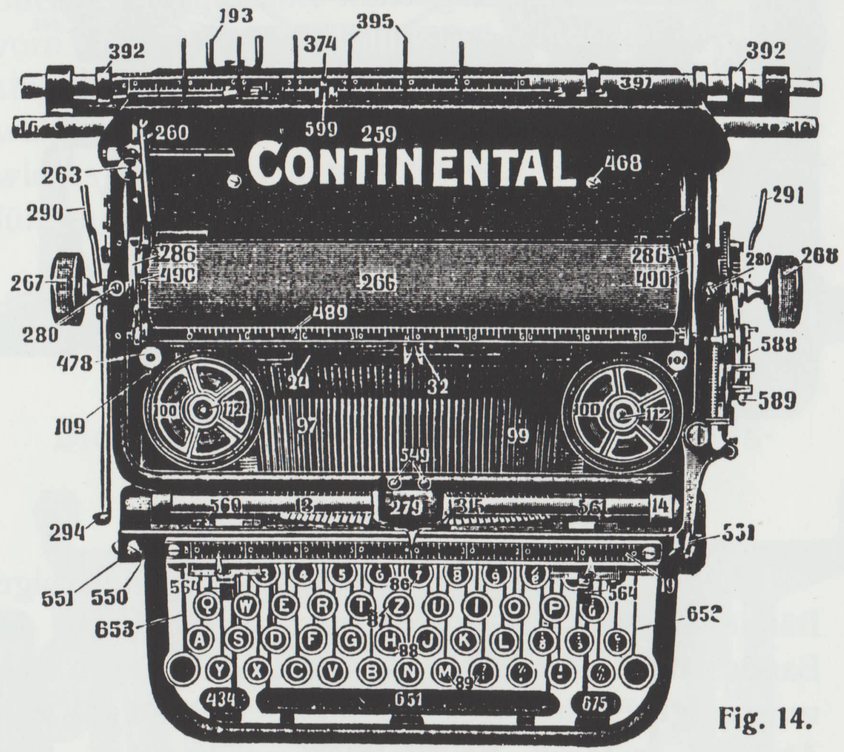


Fig. 14.

kleinen Hebel, die sich am unteren Ende der Fühlhebelachse befinden (an den beiden Seitenwänden der Maschine sichtbar), ein wenig nach vorn zieht. Die Fühlhebel entfernen sich dadurch von den Farbbandspulen, und diese lassen sich alsdann von ihren Achsen einfach abheben. Um dies übrigens zu ermöglichen, muß man vorher den Wagen zuerst in seine äußerste linke und dann in seine äußerste rechte Stellung bringen. Nachdem man nun die Spulen abgehoben hat, läßt man sie in den Typen-

hebelkorb fallen, öffnet die Tür in der Vorderwand der Maschine und nimmt die Spulen heraus. Hierauf setzt man sie wieder ein, und zwar die frühere linke Spule an Stelle der rechten und umgekehrt, wobei der frühere obere Rand des Bandes nach unten gerichtet sein muß, und zieht das Band dann in den Träger 161 ein.

Das Schreiben mit einem zweifarbigen Bande.

Eine besondere Vorrichtung in der Continental ermöglicht die Benutzung zweifarbiger Bänder, zu dem Zwecke, wichtige Worte in Briefen durch andersfarbige Schrift hervorzuheben. Ein zweifarbiges Band muß so in die Maschine eingesetzt werden, daß die zum gewöhnlichen Schreiben benötigte Farbbahn die obere Hälfte bildet, denn beim normalen Schreiben kommt stets die obere Hälfte des Farbbandes zum Abdruck. Will man nun in der Farbe der unteren Bandhälfte schreiben (gewöhnlich wird rot dafür gewählt), so drückt man kurz auf die rechts neben der Zwischenraumtaste angebrachte **Wechseltaste 675** (Fig. 14). Das Band wird dann bei dem darauffolgenden Tastenanschlag so hoch gehoben, daß die Type den unteren Teil des Farbbandes trifft. Will man in der ersten Farbe weiter schreiben, so drückt man von neuem auf die Wechseltaste. In welcher Farbe die Schrift erscheinen wird, ob nämlich in der roten oder in der normalen, erkennt man aus der Stellung des kleinen **Zugstengelkopfes 893** (Fig. 4), der in der Vorderwand der Maschine in der rechten unteren Ecke sichtbar ist. Ragt der rote Kopf ein wenig aus der Wand heraus, so erscheint das Geschriebene in roter Farbe, andernfalls weiß man, daß die Schrift die gewöhnliche Farbe zeigen wird.

Vervielfältigungen.

...

Durchschlagskopien.

Durchschlagskopien werden auf der Maschine mittels des sogen. Durchschreibe-Verfahrens mit Hilfe von Kohlenpapier (Blaupapier) hergestellt. Anzahl und Deutlichkeit der Durchschläge hängen in der Hauptsache von der Qualität und Stärke des benutzten Papieres ab. Besonders auch der Härtegrad der Schreibwalze ist von ausschlaggebender Bedeutung. Kommt es auf die Erzielung einer größeren Anzahl von Durchschlägen an, so ist unbedingt die Verwendung einer harten Schreibwalze zu empfehlen.

Zur Herstellung von Durchschlagskopien mit der Maschine legt man zwischen die zu beschreibenden Blätter je ein Blatt Kohlenpapier. Über die obere Kante der so geschichteten Papierlage legt man dann einen etwa 50 mm breiten gefalzten Papierstreifen, um das Ganze sicherer in die Maschine führen zu können. Hierbei hilft man dem Papiertransport etwas nach, indem man die Papierauslösehebel 290 und 291 (Fig. 3 und 4) ein wenig nach vorn zieht. Sobald der gefalzte Papierstreifen vor der Schreibwalze zum Vorschein kommt, ist er zu entfernen.

Wenn beim Einführen dünnen Papiers zwecks Anfertigung einer größeren Anzahl Kohlenpapierdurchschläge **Knitter** oder Abdrücke des Kohlenpapiers (sogenannte Bäume) entstehen, so ist dies,

wenn das Papierführungsblech der Maschine in Ordnung und nicht etwa verbogen ist, sicher nur auf nicht genügend vorsichtiges Einführen der Lage Papier zurückzuführen. Man beachte daher das oben Gesagte. Die Papierlage soll nicht mit der Hand festgehalten werden, weil der Rand dann leicht nicht in der ganzen Länge gleichmäßig von der Walze erfaßt werden kann; höchstens darf die Hand dem Papier als Stütze dienen.

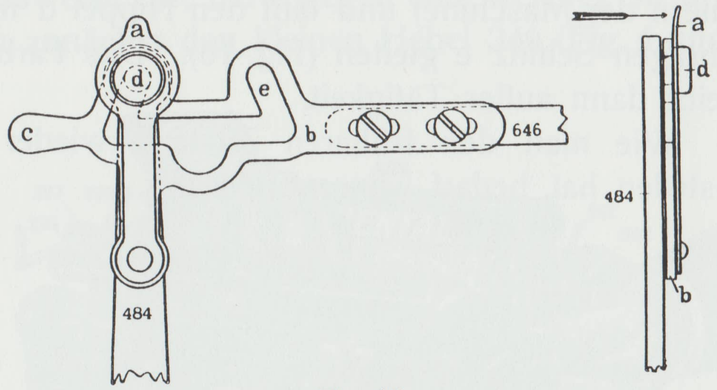


Fig. 15.

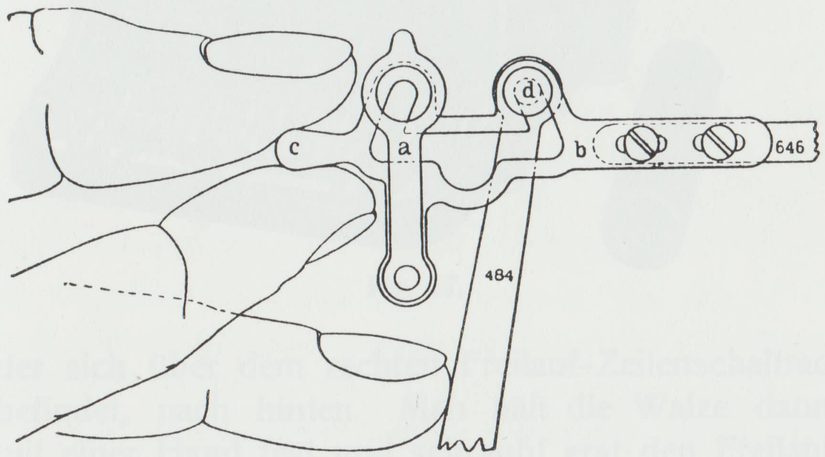


Fig. 16.

Wachsmatrizen.

Will man mit der Maschine Wachsmatrizen zur Erlangung von Vervielfältigungen herstellen, so setzt man das Farbband außer Tätigkeit, und zwar in folgender Weise: Man drückt die Feder a in der Richtung des Pfeiles bei Fig. 15 zur Seite, hebt das mit dem Schubstengel 646 verbundene Teil b vermittels des Griffchens c etwas an, drückt den Antriebshebel 484 nach vorn (in der Richtung nach dem Innern der Maschine) und läßt den Nippel d in den schrägen Schlitz e gleiten (Fig. 16). Das Farbband bleibt dann außer Tätigkeit.

Wie man den früheren Zustand wieder herzustellen hat, bedarf keiner Erklärung.

Technisches.

Auswechseln der Schreibwalze.

Will man die Schreibwalze auswechseln (beispielsweise eine harte gegen eine weiche), so drückt man zunächst den kleinen Hebel 346 (Fig. 4 und 7),

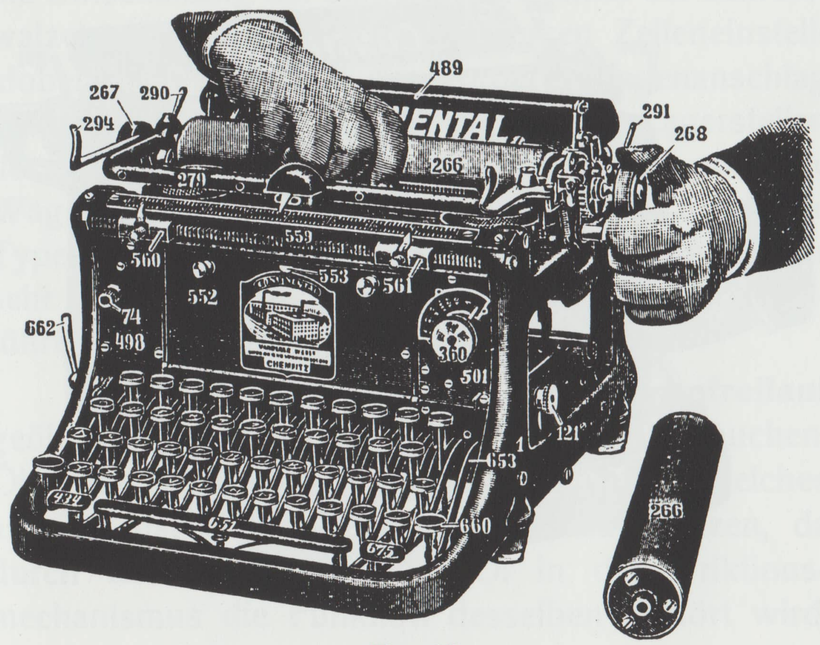


Fig. 17.

der sich über dem rechten Freilauf-Zeilenschaltrad befindet, nach hinten. Man hält die Walze dann mit einer Hand fest und schraubt erst den Freilauf (rechts) und dann das linke Handrädchen mit dem

Zapfen (durch Linksdrehen) heraus. Jetzt läßt sich die Walze frei aus dem Wagen herausheben und gegen eine andere austauschen. Es ist dabei darauf zu achten, daß das unter der Papierwalze liegende Blech wieder in seine richtige Lage kommt. Bei Maschinen, die statt der Papierhalteschiene Papierhaltungsarme haben, dürfen außerdem die Bleche, welche den Rand des Papieres halten, nicht zwischen Schreibwalze und Papierführungsblech (unter der Walze) kommen.

Reinigung der Maschine.

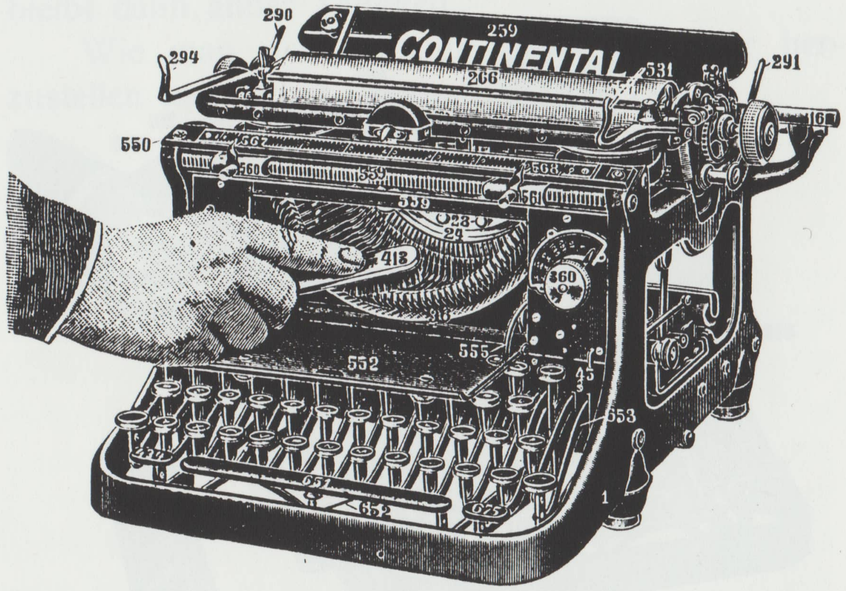


Fig. 18.

Die Maschine ist öfters von Staubanflügen und Radierfasern mit Hilfe eines Pinsels und eines faserfreien Lappens zu reinigen. Zur Reinigung der Typen genügt es, die event. mit Benzin etwas angefeuchtete Bürste auf die Typen aufzusetzen und durch seitliches Drehen den Farbstoff herauszubürsten. Geschlossene

Zeichen, wie o d e b etc., können außerdem mit einer Nadel gereinigt werden. **Bei der Verwendung von Benzin ist streng darauf zu achten, daß dasselbe niemals mit den Gummiteilen in Berührung kommt, da Benzin den Gummi auflöst.**

Bei Nacht und während größerer Arbeitspausen sollte der Schutzkasten oder die Wachstuchhaube die Maschine stets bedecken.

Ölen der Maschine.

Zu ölen sind alle Stellen, an denen eine Reibung stattfindet, also: Die Wagenlaufrollen, die Rolle für die Umschaltung der Schreibwalze (unter der Schreibwalze), die schiefe Fläche des linken Zeileneinstellklobens, über welche der vordere Wagenanschlag gleitet, die Zeilenschaltvorrichtung, die Lagerstellen der Papiertransportwalzen, hin und wieder auch die Wagenschaltung und das Farbbandtreibrad usw. Die Typenhebel dürfen nur an ihrem Drehpunkte und zwar sehr wenig geölt werden. An die obere Typenhebelführung darf kein Öl kommen.

Unter keinen Umständen darf der **Walzenfreilauf** geölt werden. Man darf also nicht etwa versuchen, Öl in die Ritzen des Kuppelungs-Gehäuses, welches am Zeilenschaltrad angebracht ist, zu spritzen, da durch das Eindringen von Öl in den Friktionsmechanismus die Funktion desselben gestört wird.

Auf die Wagengleitstangen 13 (Fig. 3 und 4) und 802 (Fig. 3 und 4) ist ein Tropfen Öl, jedoch nicht mehr, zu verreiben.

Vor dem Ölen ist Staub und altes Öl zu entfernen.

Zum Ölen soll nur das beste, säure- und harzfreie, dünnflüssige Knochen- oder Vaseline-Öl (auch Telegraphen-Öl) verwendet werden. Nach dem Ölen sind die geölten Teile in Bewegung zu setzen und das hierbei übertretende Öl ist zu entfernen.

Herausnehmen und Wiedereinsetzen der Hebel.

Will man einen Typenhebel **herausnehmen,** so drückt man mit zwei Fingern der linken Hand auf

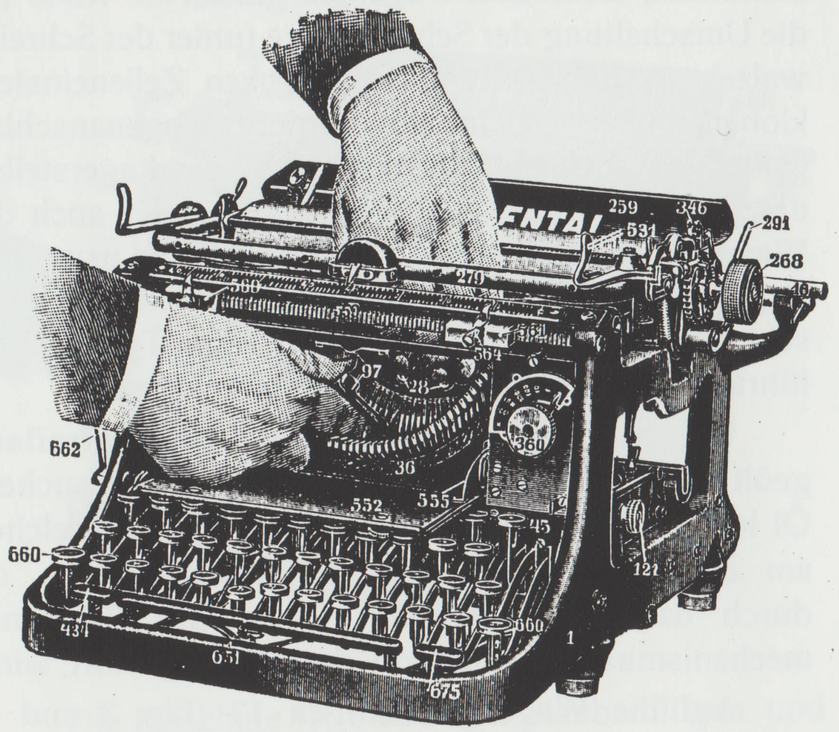


Fig. 19.

die beiden Knöpfe Nr. 28 (Fig. 19), welche vorn am Typenhebellager sichtbar sind. Der Typenhebel ist gleichzeitig mit der rechten Hand zu erfassen und mit einem leichten Druck, der nach oben und

zugleich nach der Mitte des Segmentes gerichtet ist, nach vorn zu ziehen. Sobald der Hebel fühlbar nach vorn ausweicht, ist ein Drücken der beiden Knöpfe nicht mehr nötig. Der Typenhebel steht dann noch mit dem Gelenkzapfen des Zwischenhebels, welcher den Antrieb zwischen Tast- und Typenhebel vermittelt, in Verbindung. Durch Zurück- und Herunterdrücken des Typenhebels wird der Gelenkzapfen aus dem am Typenhebel befindlichen unteren Schlitz herausgebracht und der Hebel ist frei.

Das Einsetzen des Typenhebels ist ebenfalls nicht schwierig. Der zum Typenhebel gehörige Tasthebel wird mit der linken Hand niedergedrückt; dadurch wird an der unteren Kante des Typenhebellagers der Gelenkzapfen des Zwischenhebels sichtbar. An diesen Zapfen wird der Typenhebel gehängt. Der Tasthebel wird nun losgelassen und der Typenhebel in den Schlitz des Typenhebellagers eingeführt und mit einem leichten Druck nach hinten, der gleichzeitig auch nach der Mitte des Typenhebellagers gerichtet sein muß, in die Achse eingedrückt. Beim Einführen der Typenhebel wird man die Knöpfe zurückgehen und, wenn der Typenhebel die richtige Lage inne hat, zurückspringen sehen. Durch Anschlagen der Taste überzeugt man sich von dem richtigen Funktionieren des Typenhebels.

Der Dezimal-Tabulator der „Continental“.

...

Der Tabulator ist eine sehr wertvolle Ergänzung der Schreibmaschine und erhöht in ganz bedeutendem Maße den Nutzen, den man bei ihrer Verwendung ohnehin erzielt.

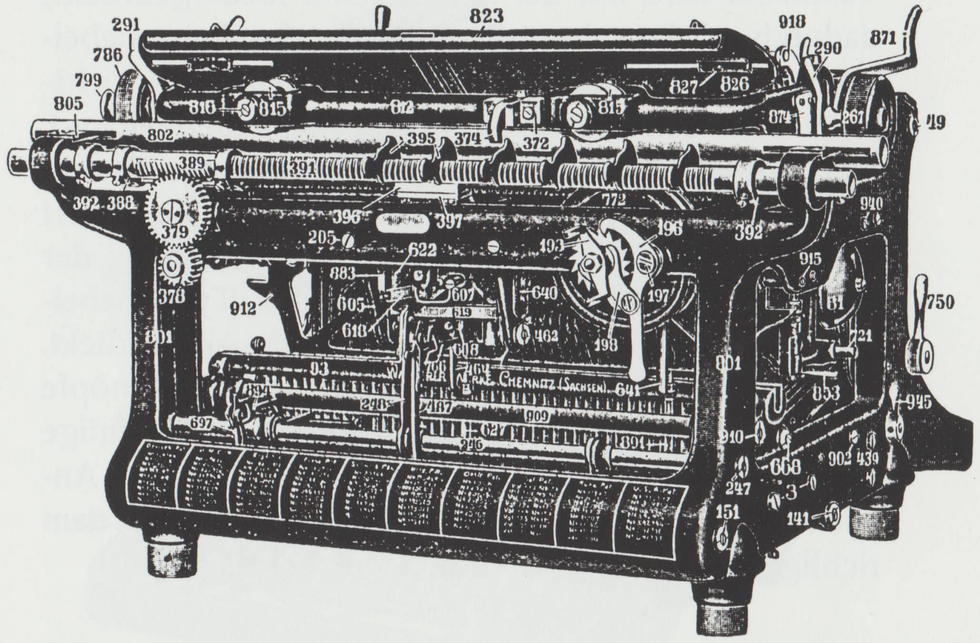


Fig. 20.

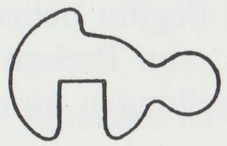
Der Zweck des Tabulators besteht darin, den Wagen der Schreibmaschine zum Aufstellen von Kolonnen bezw. zum Ausfüllen von Rubriken automatisch einzustellen und die Schreibmaschine dadurch auch zur Ausstellung von Rechnungen und Kostenanschlägen, sowie zur Aufstellung von Bilanzen, Statistiken etc., überhaupt zur Anfertigung tabellarischer Arbeiten verwendbar zu machen. Auch in der gewöhnlichen Korrespondenz kann ein vorteilhafter Gebrauch von dem Tabulator gemacht werden, indem man ihn zur korrekten, stets gleichmäßigen Einstellung des Wagens bei Beginn neuer Absätze, zum Schreiben des Datums, von Preisen oder besonderen Angaben und Aufstellungen innerhalb des Briefes benutzt.

Es ist besonders zu beachten, daß der Continental-Tabulator Zahlen so untereinander setzt, wie sie zum Zwecke der Addition stehen müssen, also Einer unter Einer, Zehner unter Zehner u. s. f. Der Continental-Tabulator ist daher **nicht etwa zu vergleichen mit** gewissen ähnlichen Vorrichtungen fremder Systeme, die fälschlich ebenfalls Tabulatoren genannt werden, in Wirklichkeit aber nur **einfache Kolonnensteller** sind, die den Wagen zwar automatisch an bestimmte Stellen führen können, die es aber nicht ermöglichen, Zahlen „stellig“ untereinander zu setzen.

Wir lassen eine Gebrauchsanweisung zum Continental-Tabulator, sowie einige Muster von tabellarischen Arbeiten, die die vielseitige Verwendbarkeit des Tabulators veranschaulichen, folgen. Besonders möchten wir auf das Muster eines kurzen Briefes hinweisen, bei dem der Tabulator nicht weniger als 22mal Anwendung gefunden hat. Es wird dadurch in treffender Weise die öfters anzutreffende Ansicht widerlegt, daß der Tabulator nur beim Ausschreiben von Rechnungen von Vorteil wäre.

Die Handhabung des Tabulators

ist die denkbar einfachste; sie setzt sich aus folgenden Verrichtungen zusammen:



a

Fig. 21.

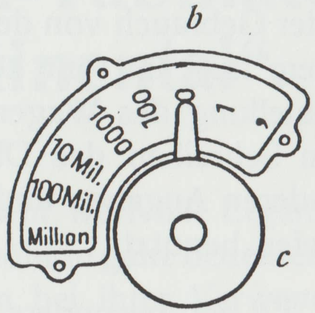


Fig. 22.

1. **Einstellen der Tabulatorreiter** *a* auf der Tabulatorzahnstange, die sich hinten an der Maschine befindet,
2. **Drehen des Tabulatorzeigers** *b* auf den Stellenwert der zu schreibenden Zahl (es geschieht dies durch Drehen des mit dem Zeiger verbundenen Knopfes *c*),
3. **Drücken des Tabulatorknopfes** *c*.

Das wichtigste hiervon ist das richtige Einstellen der Tabulatorreiter. Hierbei halte man sich an folgende Regel:

1. **Will man Wörter schreiben,** so wird der Reiter auf diejenige Zahl der Tabulator-Zahnstange gesetzt, bei der das Wort beginnt (die Skala der wagerecht vor der Schreibwalze angebrachten Papierhalteschiene stimmt mit der Skala der Tabulator-Zahnstange überein). Im Beispiel 1 Seite 43 stehen die Anfangsbuchstaben der ersten Wortkolonne bei 15; folglich wird auch der Reiter auf die Zahl 15 der Tabulator-Zahnstange gesetzt.
2. **Will man Geldbeträge schreiben,** so wird der

Reiter auf diejenige Zahl der Skala gesetzt, wo der Trennungsstrich (bezw. das Komma) zwischen dem Mark- und dem Pfennigbetrag steht (Beispiel 2).

3. **Will man ganze Zahlen** (Zahlen ohne Dezimalbrüche) **schreiben,** so ist der Reiter dahin zu setzen, wo das Komma stehen würde, wenn ein Dezimalbruch an die Zahl angefügt wäre (Beispiel 3).

Beispiel zu 1.

```
15 ..... Mannheim
         München
         Frankfurt a. M.
         ..... .....
```

Beispiel zu 2.

```
45 ..... .....
         1234,12
          216,75
        98127,34
            3,18
           22,17
         4331,99
```

Beispiel zu 3.

```
60 ..... .....
         1234
           26
      451317
            4
          318
         9112
```

Die Handhabung des Tabulators sei nun an einem alltäglichen Beispiel aus der Kontorpraxis erläutert, indem nämlich gezeigt wird, wie ein Rechnungsformular mit Hilfe des Tabulators auszufüllen ist.

Beispiel.

Rechnung für Herren FERD. MÜLLER & CO., DRESDEN

Konditionen: Zahlbar binnen 30 Tagen vom Fakturendatum mit 2 % Skonto.

Nummer	Stückzahl	Warenbezeichnung	Einzelpreis		Gesamtpreis	
			ℳ	₰	ℳ	₰
A & K		Wir sandten Ihnen per Bahn:				
1550	2	Fässer Maschinenöl netto 340 kg % kg	27	--	91	80
10	14	20	60		72	

Zunächst beachte man beim Einspannen des Formulars in die Maschine, daß es genau an den Führungslinealen anliegt, welche links und rechts auf dem Papierauflageblech angebracht sind.

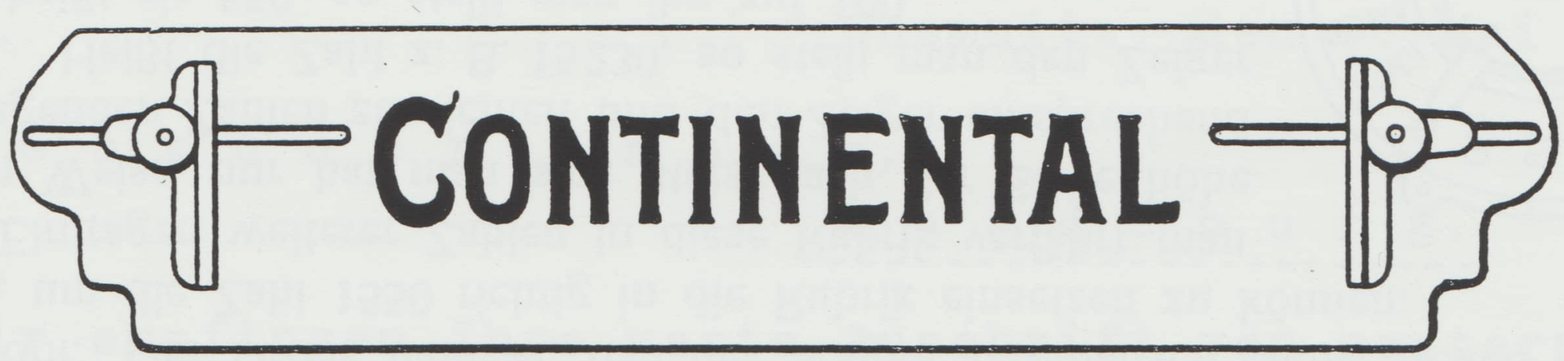


Fig. 23.

Alsdann drehe man das Papier in die Maschine, bis die Papierhalteschiene auf den Rubriken der Rechnung liegt.

Nach den Regeln auf Seite 42 und 43 ist es leicht, die Tabulatorreiter richtig einzustellen. Beginnen wir mit der ersten Rubrik, an deren Spitze das Wort Nummer steht und in welche die Zahl 1550 einzutragen ist. Das Komma, das man sich hinter der Zahl denkt, würde bei „10“ der vorderen Skala stehen, folglich hat man auch nach Regel 3 den Tabulatorreiter auf „10“ zu setzen. Der Stellenwert der in diese Rubrik einzutragenden Zahl 1550 ist 1000. Man dreht mithin den Tabulatorzeiger auf 1000 (Fig. 25) und drückt dann auf den

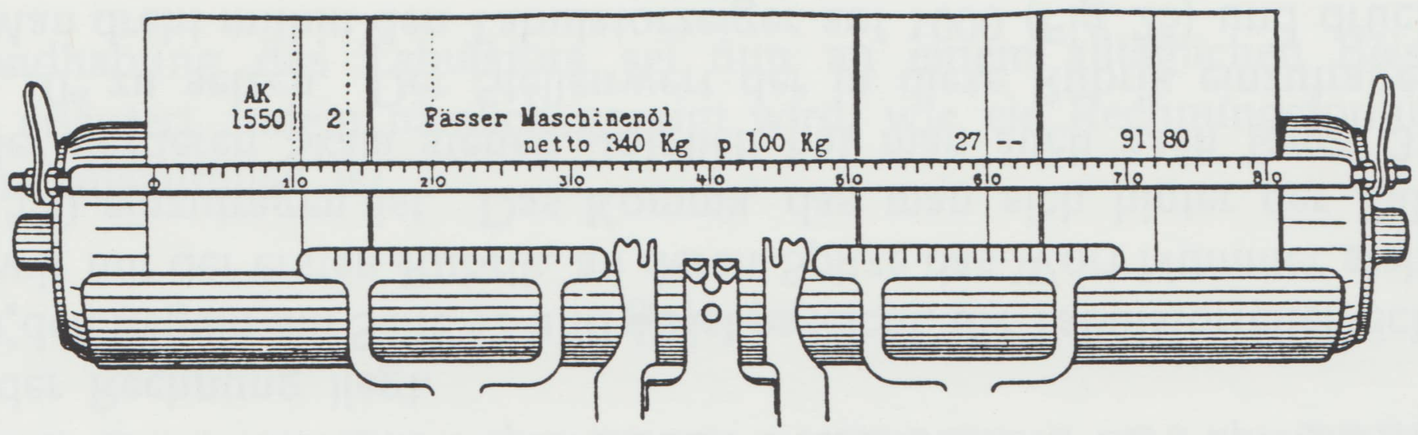


Fig. 24.

Tabulaturknopf. Der Druck bewirkt, daß der Wagen automatisch dahin gleitet, wo man ihn braucht, um die Zahl 1550 richtig in die Rubrik einsetzen zu können.

Beim Eintragen weiterer Zahlen in diese Rubrik verfährt man in derselben Weise, nur hat man sich stets nach der Stellenhöhe der einzutragenden Zahlen zu richten und den Zeiger entsprechend einzustellen. Heißt die Zahl z. B. 15230, so stellt man den Zeiger auf 10000, heißt sie 550, so stellt man ihn auf 100.

Beim Ausfüllen der zweiten Rubrik hat man dieselben Regeln zu beobachten, denn auch hier handelt es sich um das Eintragen ganzer Zahlen.

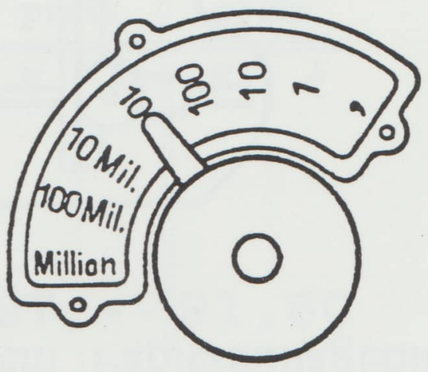


Fig. 25.

Benutzung des Tabulators beim Schreiben gewöhnlicher Briefe.

10 20 30 45

Chemnitz, den 1. Mai 1913.

Herren

G e´b r ü d e r B a u e r,

M a g d e b u r g.

Wir empfingen Ihre werte Zuschrift von gestern und entnahmen derselben

M	1000.--	Check auf Berlin
"	500.--	per 1. Juni a. c. auf Leipzig
"	50.--	in Coupons, welche wir zuzüglich
"	-.50	Porto, mit zusammen
M	1550.50	verbindlichst dankend zum Ausgleich un-

serer Rechnungen verwendet haben.

Wir empfehlen uns, stets gerne zu Ihren Diensten

mit vorzüglicher Hochachtung!

Der Tabulator hat zum Schreiben vorstehenden Briefes 22mal Anwendung gefunden.

In die dritte Rubrik sind Warenbezeichnungen, also Wörter, einzutragen. Hierbei richtet man sich nach unserer Regel 1, d. h. man setzt den Reiter auf die Zahl, bei welcher sich der erste Buchstabe des Wortes befindet, im vorliegenden Beispiel auf 20. Der Tabulatorzeiger ist dabei so zu drehen, daß er auf das Komma zeigt.

Die vierte und fünfte Rubrik ist mit Mark- und Pfennigbeträgen auszufüllen. Hier gilt unsere Regel 2, d. h. man setzt die Tabulatorreiter auf die Zahlen, bei denen sich die Teilungsstriche zwischen den Mark- und Pfennigbeträgen befinden, im vorliegenden Falle auf 60 und 72.

Zum Ausfüllen unserer Rechnung werden, wie man gesehen hat, 5 Tabulatorreiter gebraucht, und diese sind wie folgt zu setzen:

Für die Rubrik	„Nummer“	auf 10
„ „ „	„Stückzahl“	„ 14
„ „ „	„Waren“	„ 20
„ „ „	„Einzelpreis“	„ 60
„ „ „	„Gesamtpreis“	„ 72

Die Reiterstellung stimmt nun für alle weiteren Formulare derselben Art, vorausgesetzt, daß man sie beim Einführen in die Maschine genau an die Führungslineale auf dem Papierführungsblech anlegt.

Sehr häufig sind in kaufmännischen Schriftstücken Aufstellungen wie auf Seite 49 herzustellen. Hier erweist sich der Tabulator als besonders nützlich, denn bei Verwendung nur eines Reiters kann der Wagen durch den Tabulator sowohl für das

Währungszeichen, als auch für die Geldbeträge richtig eingestellt werden. Angenommen z. B., es sei der Betrag M. 550,50 zu schreiben und zwar so, daß sich das Kommazeichen bei der Zahl 30 der vorderen

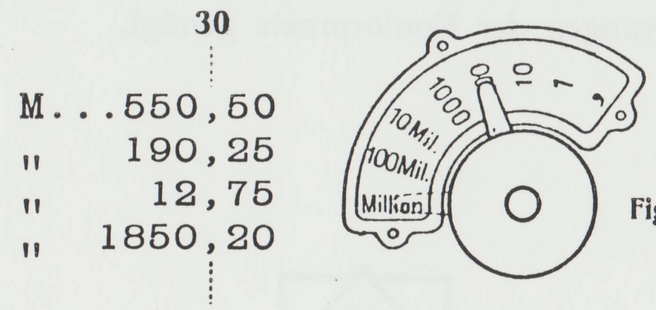


Fig. 26.

Skala befindet. Man setzt dann den Reiter natürlich auf die Zahl 30 der Reiterbahn und dreht darauf den Tabulatorzeiger ganz nach links, nämlich auf „Million“. Drückt man nun auf den Tabulatorknopf, so stellt sich der Wagen automatisch so ein, daß sich der Typenschlag sieben Stellen vor „30“ befindet, also auf „23“. Dies ist eben durch die Linksdrehung des Tabulatorzeigers um sieben Stellen bewirkt worden. Jetzt schreibt man das Markzeichen; es steht gerade an der richtigen Stelle. Alsdann dreht man den Tabulatorzeiger auf „100“ (weil der zu schreibende Betrag dreistellig ist) und schreibt dann 550,50 (vergl. oben).

Daß auch in der gewöhnlichen Korrespondenz ein vorteilhafter Gebrauch von dem Tabulator gemacht werden kann, beispielsweise zum Einstellen des Wagens für die Absätze, für das Datum, für die Ortsbezeichnung der Adresse, für die Schlußformel und für Aufstellungen innerhalb eines Briefes, zeigt

das Beispiel auf Seite 47. In dem hier wiedergegebenen Muster einer Zahlungsbestätigung hat der Tabulator nicht weniger als 22mal Anwendung gefunden. Es ergibt sich aus allem, daß erst durch den Tabulator die Schreibmaschine zu einem wirklich vollkommenen Schreibinstrument wird, das allen Anforderungen der Kontorpraxis genügt.

TETZNER & ZIMMER, CHEMNITZ.