



# ETCetera #89

März 2010

## Deutsche Übersetzung von Norbert Schwarz

### Notizen des Herausgebers

Etwa zum Jahreswechsel hatte ich das Vergnügen, den Spitzensammler Tony Casillo auf Long Island zu besuchen.

Tony lud mich ein, meinen Namen auf seiner Hamilton Automatic zu schreiben. Das scheint nichts Besonderes zu sein, aber in Anbetracht der Präzision der Ingenieurskunst, die in diese Schreibmaschine von 1880 einfließt, dass wir heute noch mit ihr schreiben können - und die Farbe ist immer noch frisch! Beachten Sie bitte auch, dass der Buchstabe „I“ weniger breit ist als die anderen Buchstaben. Die Automatic schreibt proportional.

Im Laufe des Jahres werden wir einen Artikel über die Automatic veröffentlichen und einen Eindruck ihrer Arbeitsweise bekommen.

Neben anderen Highlights zeigte mir Tony auch seine Postal 7, in einer völlig anderen Variante der ursprünglichen Konstruktion. Es gibt nur sehr wenige - eine tauchte aber nur ein paar Wochen später auf eBay auf. Was könnte noch, ihrer Meinung nach, dieses Jahr auf dem Schreibmaschinenmarkt auftauchen?

Ein weiterer Diskussionspunkt ist der Benimm beim Sammeln.

Einem jugendlichen Bezieher von *ETCetera* wurde neulich eine bronze Fay Sholes als Geschenk von einem Freund angeboten. Unser Bezieher war überrascht, als ich ihm sagte, wie begehrt und wertvoll diese Maschine angesehen wird. Was tun?

Er machte es richtig - sagte seinem Freund den Marktwert - und alles ging gut aus. Sein gut betuchter Freund bestand auf dem Geschenk. Wir können uns vorstellen, dass es auch anders hätte ausgehen können.

Sind Sie auch schon einmal in eine ähnliche unangenehme Situation beim Sammeln gekommen und wie sind sie damit umgegangen?

Einige Leser wunderten sich vielleicht über den Namen "Early Typewriter Collectors' Association", als in unserer letzten Ausgabe auf dem Vorderumschlag eine Portable

der Fünfziger Jahre abgebildet war. Was ist früh in diesem Zusammenhang? Sind alle Schreibmaschinen „früh“, seitdem sie alle außer Gebrauch sind? Aber es werden heute immer noch Schreibmaschinen, sogar mechanische, hergestellt...

Ich selbst lasse mich von jeder Schreibmaschine überraschen und faszinieren, egal ob von 1714 oder 2010. Diejenigen Leser, die traditionell die Erfindungen des 19. Jahrhunderts bevorzugen, können sich dieses Jahr besonders freuen. Neben dieser wunderbaren Maschine auf dem Umschlag dieser Ausgabe, plane ich Artikel über die Automatic (wie oben erwähnt) und die Sholes & Glidden.

Ich möchte Fransu Marin für seine Bereitschaft danken, *ETCetera* ins Spanische zu übersetzen und Norbert Schwarz für seine hervorragende deutsche Übersetzung. Es ist schön, auf eine internationale Leserschaft für diese Zeitschrift blicken zu können. Vielleicht ist noch jemand bereit eine weitere Sprache zu übernehmen?

Das Foto links eines „eigenartigen Schreibmaschinensammlers“ mit seiner Smith Premier wurde auf eBay angeboten. Ich muss zugeben, er schaut schon komisch aus - aber dann geht es mir genauso. Vielen Dank, ihr sammelnden Eigenbrötler auf der Welt, früher oder jetzt, für das Erhalten dieser großartigen Schreibmaschinen für die Zukunft.

*Die geheimnisvolle „Crown“  
von Uwe Breker und Jürgen Berndt*

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, die Leser von *ETCetera* mit einem der faszinierendsten Schreibmaschinen bekannt zu machen, die je erschienen ist. Nun ist die Restauration fertig und die Untersuchung hat begonnen. Es gibt einige Ähnlichkeiten zwischen der Maschine, die bei Breker im Mai 2009 verkauft wurde und dem US Patent # 365 372, das von Alexander G. Donnelly aus New York eingereicht wurde und in der Literatur von Ernst Martin und Michael Adler, der sie als Crown betitelte, beschrieben wurde.

Die Konstruktion und Komplexität der „Crown“ sind beeindruckend und gehen über den üblichen Standard bei der Herstellung von Schreibmaschinen in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts hinaus.

Die runde zweireihige Tastatur mit Glasabdeckung ist als genialer, höchst individueller Behälter für Tasten und Typenhebel konstruiert. Diese sind durch knochenförmige Stangen verbunden. Typenhebel und Verbindungen werden unterstützt und seitlich geführt durch eine einzige komplexe und sehr präzise Stahlform.

Der Wagen und der Feder getriebene Hammer (der das Papier von hinten gegen die Type schlägt) werden auch durch die Typenhebel bewegt, was eine feste Konstruktion voraussetzt, die ein Ausweichen vermeiden muss und auch bei Druck nicht brechen darf. Ausschnitte im Papierblech weisen auf ein Farbband hin; die Type schlägt von hinten das Papier gegen das Farbband. (Dies benötigt keine spiegelbildliche Type, anders als bei der konventionellen Schreibmaschine.) Bei diesem Modell jedoch werden ein Farbkissen und spiegelbildliche Typen verwendet; die Typen färben sich in Ruhelage und schlagen von vorn auf das Papier. Die Umschaltung geschieht mit Hilfe eines Bolzens in der Mitte des Segments, der schaltet, bevor der Hammer in Aktion tritt, wie die Konstruktion der Elliot Fisher. Am Ende jeder Zeile werden die Typen automatisch blockiert.

Die Maschine besitzt keine Seriennummer, einige unbenutzte Schraubenlöcher für einen Wagenantrieb, den es nie gab, legen es nahe, dass diese Maschine nur als Prototyp gebaut wurde. Sie wurde aber mit einer für die Büromaschinenindustrie dieser Zeit ziemlich ungewöhnlichen besonderen Präzision gefertigt.

Mit Spannung erwarten wir, ob weitere Nachforschungen den tatsächlichen Erfinder und Hersteller dieser eindrucksvollen Maschine enthüllen können. Wir werden Sie auf dem Laufenden halten...

Fotos:

Seite 4: gegossenes Segment aus einem

Stück; Tastenhebel - knochenförmige Verbindung - Typenhebel; Hammer und Schlitze für das Farbband; Klemmvorrichtung für den Hammer

Seite 5: zweimal Blick auf die Schaltzähne; Bolzen in Position für Kleinbuchstaben; Bolzen in Position für Großbuchstaben

### *Blitzlichter von Peter Weil*

An einem kalten Tag im Januar 1917 schleppte Louis Caulfield, ein 16-jähriger Angestellter der Model Typewriter Inspection Co., eine schwere Remington # 6 Schreibmaschine über den vereisten, mit schneebedeckten Gehsteig von Boston Common. Der Transport einzelner Produkte durch einzelne Arbeiter war das gebräuchlichste Mittel der Zustellung für Hersteller und Händler von Schreibmaschinen. Für mehr Produkte gab es weitere Möglichkeiten. Die Firmen waren sich schon bald der Herausforderung des Transports ihrer schweren Produkte bewusst, so wie sie Geschenke oder andere Werbetechniken entwickelten, um ihren Marktanteil zu vergrößern. Fotos, Stiche, Anzeigen, Zeitschriften der Branche, Hauszeitungen der Hersteller und Kataloge geben uns Einblicke, wie das Schreibmaschinengeschäft „Eisen bewegte“.

Eine Möglichkeit ein paar Schreibmaschinen über eine ansehnliche Distanz zu transportieren war das Lasttier, wie man es auf einem Foto von 1900 sieht, wo ein Esel Torpedo 4 Schreibmaschinen in Mexiko transportiert.

Im späten 19. Jahrhundert und im ersten Jahrzehnt des nächsten wurden große Mengen Schreibmaschinen vor allem von Karren und Wägen, die von Tieren gezogen wurden, transportiert. Diese wurden in Englisch sprechenden Ländern zu dieser Zeit „Trucks“ genannt. Die Untersuchung des Transports von Schreibmaschinen fußt auf die begrenzte Zahl von Gelegenheiten, die Hersteller oder Händler für wichtig erachteten, sie durch Fotos oder Anzeigen festzuhalten. 1905 verkaufte z. B. Underwood 61 Maschinen, meistens Modell 5, an das Gem City Business College in der Stadt Quincy im Süden Illinois. Für Underwood und andere amerikanischen Hersteller bedeuteten diese Verkäufe, oft mit Nachlass verbunden, ein wichtiges Invest für die Zukunft für Verkäufe an Studenten und später deren Angestellte. Die Belieferung einer einzigen

Handelsschule mit so vielen Maschinen stand am Ende eines langen Wettbewerbs und bedeutete eine Herausforderung, die, wie hier, von einem Fotografen aufs Bild gebannt wurde.

Jede große Bestellung ihrer Waren und die damit benötigten großen Waggons, um sie zu transportieren, wurden in ähnlicher Weise durch die Schreibmaschinengesellschaft dokumentiert und veröffentlicht um die Errungenschaften dieser Industrie anzupreisen. Diese zwei Bilder illustrieren diese Absicht. Das erste zeigt 121 Noiseless 3 Schreibmaschinen, wie sie im Dezember 1915 im Hauptquartier von New York City auf einen „Truck“ verladen wurden. Alle Maschinen sollten an Auden Koren, einem Händler in Norwegen, ausgeliefert werden. Das zweite Foto oben zeigt einen Pferdewagen, der 25 Smith Premier 10 an die Pariser Büros der französischen Bahnverwaltung liefert.

Bilder von Schreibmaschinen, die von Karren und Wägen transportiert wurden, wurden auch anlässlich von Ereignissen, oder auch Unglücken und der daraus resultierenden Hilfslieferungen der Gesellschaften gemacht. Nach dem verheerenden Erdbeben vom April 1906 in San Franzisko wurde diese Fotografie eines Wagens voller Oliver 3 von der örtlichen Vertretung der Gesellschaft gemacht, um zu zeigen, wie man versuchte, die Geschäfte wieder in Gang zu bringen, die ihre Maschinen verloren hatten. (S. 6 rechts unten)

In den ersten zwei Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts ersetzten motorisierte Fahrzeuge langsam Wagen und Karren. Dieses Foto von 1900 (oben) wurde in New York City gemacht und zeigt einen elektrogetriebenen Lieferwagen mit „Tiller“-Lenkung. [Eine Art Lenkhebel; d. Ü.] Dieser wurde von der United Typewriter Co. benützt, einem örtlichen Händler für die New Century Calligraph, Yost und Densmore, alles Produkte der Union Typewriter Co. Während dieser ersten Jahre des neuen Jahrhunderts gab es in den USA durchaus unterschiedliche Meinungen über den Wert motorisierter Fahrzeuge. Das betraf vor allem elektrisch betriebene Fahrzeuge wegen ihrer schwachen Batterien und ihrer langsamen Geschwindigkeit. Andererseits galten sowohl Benzinmotoren als auch Elektromotoren als kostensparend, im Gegensatz zum Kauf und Unterhalt von Pferden. Um 1900 wurde ein Vorteil elektrisch betriebene Fahr-

zeuge besonders wichtig für das Schreibmaschinengeschäft in den Städten: das hohe Drehmoment ihrer Motoren ermöglichte es, viele schwere Schreibmaschinen effektiv über kurze städtische Distanzen zu bewegen. Darüber hinaus zogen solche Fahrzeuge die Aufmerksamkeit auf die Werbung zu beiden Seiten des Fahrzeugs auf sich, wie die Zeitschrift, die dieses Bild veröffentlichte, anmerkt.

Dieser Übergang von Tier gezogenen Wägen zu innovativen elektrisch betriebenen Fahrzeugen zur Beförderung von Schreibmaschinen wird in der Lithographie eines Umschlags der Firmenzeitung für die Remington 10 aus dem Jahre 1914 oben gut dargestellt. Neben einem schwer beladenen, von Pferden gezogenen Wagen wird vom New Yorker Büro der Firma auch zwei kräftige „White Trucks“ (etwa 1913) verwendet, um die Maschinen zu verteilen.

Als die Hersteller mit den motorisierten Trucks vertrauter wurden, stoßen wir auf sie öfters bei der Firmenwerbung. Man verbindet damit die Fahrzeuge symbolisch mit den „modernen“, neuesten Qualitäten der Schreibmaschinenprodukte und deren Herstellung. Diese Anzeige von 1912 (links unten) führt uns den ungeheueren täglichen Ausstoß von 325 Underwood 5 und ähnlicher Modelle vor Augen, wie sie auf fünf Motorfahrzeugen aufgetürmt sind, die vor der Fabrik in Hartford aufgereiht sind. Das Bild unten zeigt in ähnlicher Absicht, aber nicht so drastisch, einen Zurst-Lastwagen vor der Olivetti Fabrik in Ivrea bei Turin um 1920/21, wie er mit Kästen des Modells M 20 beladen wird, fertig für den Hafen zur Ausfuhr nach Ägypten und Argentinien.

Örtliche Schreibmaschinenhändler, wie auf dem Bild das elektrische Fahrzeug von 1900 eines New Yorker Händlers, benötigten kleinere Lieferfahrzeuge und nach 1910 wurden diese oft angetroffenen Fahrzeuge von den zunehmend zuverlässigeren und schnelleren Benzinmotoren angetrieben. Das klassische Fahrzeug in den USA in der damaligen Zeit basierte auf dem Ford Modell T. Schon 1917 fabriziert Ford ein Modell mit längerem, festerem Rahmen unter dem Namen „TT“, wobei der Käufer dann einen Aufbau eines anderen Herstellers bestellte. Für Schreibmaschinengesellschaften war das häufig ein kleiner Lieferwagen. Das Foto unter der Flotte der 5 Fahrzeuge der United Typewriter Co., dem Underwood Händler in Toronto, stammt von 1917-

1920. Die meisten sind Ford Modelle TT. Hier ist ein anderes Ford Fahrzeug abgebildet, ein Modell T mit offener Ladefläche und es zeigt das Liefern unterschiedlicher Schreibmaschinen (Monarch, Royal und Underwood) an den Staat Wyoming etwa zur gleichen Zeit wie das vorhergehende Bild von 1917 durch die Cheyenne Stamp and Novelty Co. Der Geschäftsinhaber Oscar Stanfield steht stolz neben seinem Truck, um den großen Verkauf zu feiern.

Ein anderer kleiner Händler, diesmal in Bloomington, Illinois, auf einem Foto von 1923 (rechts) verwendete einen kleinen Lieferwagen, der dafür hergerichtet war, seine Royal und Remington Schreibmaschinen direkt ins Hause oder ins Geschäft seiner potentiellen Kunden zu liefern, wobei oft Auslieferungen und Verkäufe direkt im Fahrerhaus getätigt wurden.

In den 1920ern boomten die Schreibmaschinenverkäufe und, obwohl kleine und große Lieferwagen das bevorzugte Auslieferungsmittel war, wurden andere, neuere Fahrzeuge benützt. Dieser Trend wird illustriert in einem Katalog von Corona aus dem Jahre 1923. Eine Corona Portable wird gezeigt, wie sie per Paket von einem Postboten mit seinem Motorrad mit Beiwagen ausgeliefert wird.

Im dritten Jahrzehnt werden Bilder von Autos im Zusammenhang mit Verkäufen und Ausliefern von Schreibmaschinen gängiger. Sie zeigen die größere Betonung der Mobilität des Verkaufspersonals um noch mehr Kunden im wachsenden städtischen Gebiet zu erreichen. Hier sehen wir zum Beispiel einen Verkäufer von Underwood mit Sitz in Baltimore im Jahre 1927. Er posiert neben seinem Chevrolet Utility Coupe Bj. 1922-1925, ein Wagen, der speziell für Verkäufer auf den Markt gebracht wurde. Achten Sie auf den zusätzlichen Kofferraum hinten, in dem die Waren untergebracht waren und der einen großen Teil des Fahrzeugvolumens ausmachte.

Neu und aufregend in diesem Jahrzehnt hinsichtlich des Transports war das zukunfts-trächtige Flugzeug. Es gibt wenig Anhaltspunkte, dass diese neue Technologie von Schreibmaschinenfirmen ausgiebig benutzt wurde. Eine große und berühmte Ausnahme bildet die Royal Typewriter Company mit dem Versand und der Vermarktung seiner vielfarbigen Portables, die 1926 eingeführt wurden. 1929 verlangte der Verkaufsdirektor für die Portables, Ed Smith, ein

Verfahren, die zeigen sollte, dass das große Verlangen nach den kleinen Royals nur mittels der Verschiffung in der Luft befriedigt werden könnte. Um sein Konzept umzusetzen, kaufte er ein Flugzeug für 75.000 \$ mit einem Ford Tri-Motor (eines der größten und erfolgreichsten Konstruktionen) und nannte es „Royal Air Truck“. Er belud sie mit 210 Maschinen in ihren Koffern und warf alle auf einmal an Fallschirmen über einem Feld ab und lud dazu die Presse ein.

Es gab keine zweite Aktion, aber diese Tatsache hat sich bei uns Schreibmaschinensammlern schon seit über einem halben Jahrhundert eingepreßt. Dieses Flugzeug und alle anderen Mittel des kommerziellen Transports von Schreibmaschinen fesseln uns alle, die wir das Maschinenalter lieben, fasziniert vom Metall in Bewegung.

*Patria/Amaya  
von Alfredo Sirvent, Fransu Marín  
und Richard Polt*

Die spanische Patria war ein Lizenzprodukt der Schweizer Patria, eine Erfindung von Otto Haas (siehe *ETCetera* 80, S. 4) und wurde in der Schweiz ab 1936 produziert. Das stromlinienförmige Gehäuse wurde von Max Bill 1944 entworfen. Nach dem Krieg war die Patria ein Grundmodell für viele Reiseschreibmaschinen in zahlreichen europäischen Ländern (siehe Seite 11). Die spanische Patria wurde von Imperial Española, S.A. in Eibar, einer baskischen Stadt, hergestellt. (Letztes Jahr öffnete dort ein Museum für die reiche Industriegeschichte von Eibar seine Pforten.) Die Schreibmaschine kam um 1947 auf den Markt. „Spanische und Schweizer Technologie zusammen mit Erfahrung haben dieses Juwel aus Mechanik und Kunst für Sie geschaffen“ meint eine frühe Werbung. Die Patria war eine Empfehlung für alle „die Arbeit mit nach Hause nehmen mussten, aber in der Wohnung keine Büroatmosphäre haben wollten.“ Sie wurde in Spanien von Guillermo Trúniger mit gutem Erfolg vertrieben. Kleinere Mengen wurden ab 1950 exportiert. (Eine spanische Patria wurde in Kanada als „Eaton’s“ verkauft.)

Um 1962 erschien sie unter dem Namen Amaya. Um 1965 erhielt die Gesellschaft einen neuen Namen: Industrial Mecanográfica oder IMESA. 1967 erhielt IMESA ein Patent auf eine Schreibmaschine, die wie die Gritzner flach schreiben konnte, aber uns

fehlt jede Information, ob sie produziert wurde. Alle Produkte der Gesellschaft unterliegen kleinen Variationen, einschließlich verschiedener Farben und Gehäusen oder mechanischen Verbesserungen. So wurde zum Beispiel der Farbbandumschalter von der rechten Seite des Anschlags auf die rechte Seite der Tastatur verlegt. (Imperial Española bekam 1960 ein Patent dafür.)

Bilder Seite 9: der Name „Patria“ (Vaterland) war für das konservative Spanien und das Franco Regime ideal. (Hechos y Dichos, Mai 1955, mit Dank an Fransu Marín)

Eine Plakette einer sehr frühen Patria (#5679) bestätigt die Verbindung zu „Machines Patria Zurich.“

Die Patria #S-11581 (Sammlung Sirvent) hat runde Tasten. Diese frühe Konstruktion ist als Modell S bekannt.

Die nur wenig spätere Patria (#S21663, Sammlung Polt) mit spatelförmigen Tasten und Korkeinlagen zur Geräuschkämpfung. Bilder Seite 10: eine zweifarbige Patria (#38648, Sammlung Sirvent)

Diese schöne Maschine (#70076, Sammlung Sirvent) zeigt ein neues Patria Logo mit Schwingen.

Eine frühe Amaya mit älterem Metallgehäuse der Patria. Dieses Modell wurde 1962/63 beworben.

Amaya A-120 #A-60256 (Sammlung Sirvent): das Breitwagenmodell wurde Anfang der 1960er eingeführt.

Eine Amaya A-85 mit kyrillischer Tastatur ist die neue Überraschung in der Sammlung Sirvent.

Florida #H49535 (Sammlung Polt) mit Plastikgehäuse und amerikanischer Tastatur. Möglicherweise wurden alle Floridas in die USA exportiert. Dieses Gehäuse wurde 1965 beworben.

Amaya 86 #098638 (Sammlung Sirvent) Typenhebelentwirrer oben rechts.

Amaya DeLuxe #098638 (Sammlung Sirvent) Achten Sie auf den Farbwahlschalter. Königer Eurographic (Danke an Natalie Yager). Vielleicht die Antwort auf die Olivetti Valentine, mit dem Ö sollte ein deutsches Produkt herausgestellt werden. Dieses Produkt wurde zumindestens teilweise durch den Buchklub El Círculo de Lectores vertrieben. Eine Olivetti (oder Hispano-Olivetti) dieser Zeit trug auch die Aufschrift „Königer 980.“

Eine Broschüre für die IM/93 aus den Siebziger (?)

Links: Pulsatta DeLuxe #1344340 (Samm-

lung Sirvent) Der Amaya DeLuxe ähnlich; in den siebziger Jahren vorn SEDIC, S.A. vertrieben. Dieses seltene Modell markiert das Ende diesen erfolgreichen Zweigs der europäischen Patria Familie.

#### *Die Patria Familie*

diese Familie auch als Euro-Portables bekannt, wurde von Will Davis ausführlich erforscht. Einige vorausgehende Fundstücke erschienen in der "Portables, ETCetera"-Kolumne in Ausgabe 64 vom Dezember 2003. Weitere Untersuchungen erschienen online auf seiner Portable Typewriter Reference Site.

#### *Die Brennan Schreibmaschine... Was wurde daraus?*

Wenn man davon ausgeht, dass Australien nicht vor 1948 sein eigenes Auto produzierte, so überrascht es kaum, dass dieses Land kaum auf seine Geschichte der Schreibmaschinenproduktion stolz ist. Doch ROBERT MESSENGER hat glücklicherweise einen australischen Schreibmaschinenerfinder ausgegraben... oder so etwas Ähnliches.

Als im Juni 1889 Louis Brennan, der australische Ingenieur, der den ersten Lenkkörper der Welt erfand, erfuhr, dass der große amerikanische Marinekommandeur Winfield Scott Schley diesen als „völlig veraltetes Torpedo“ bezeichnete, das „sofort seine Unbrauchbarkeit beweisen werde“, zeigte sich Brennan komplett unberührt. Diese Art Geschichten kenne er, grummelte Brennan zurück, „durchschnittlich einmal im Monat und immer von höchster Instanz“. Und, so betonte er weiter, „irgendwie kommt das neue Torpedo nie.“ (Und im Falle des Torpedos von Schley schien Brennan Recht zu haben.)

Brennan informierte seinen engen Freund und Gefährten und Mitglied des Savage Club von London, den Journalisten und Politiker Henniker Heaton, dass er noch über andere dringende Angelegenheiten nachdächte. Neben der Entwicklung seines lenkbaren Torpedos - für die die britische Regierung ihm nach heutigem Geld ganze 11.000.000 \$ bezahlt hatte - fand er Zeit, auf eine seiner früheren großen Ziele zurückzukommen: eine tragbare Schreibmaschine zu konstruieren und zu bauen.

Auf diesem Höhepunkt einer wahrhaft erstaunlichen Erfinderkarriere schien für ihn

nichts unvorstellbar oder unmöglich zu sein. Alles in allem war er, wie der britische Marinehistoriker Edwyn Gray ihn beschreibt, der "Hexer von Australien".

Die tragbare Schreibmaschine war eine Idee, an der Brennan schon arbeitete, als er noch an der technischen Hochschule in Melbourne 1873 war. Während er sich auf seinen Torpedo konzentrierte, musste er jedoch erfahren, dass die Ereignisse in den Vereinigten Staaten und seine Ideen für eine Schreibmaschine überholt hatten: Es war nicht nur eine praktikable Schreibmaschine erfunden worden, sie wurde darüber hinaus von E. Remington and Sons in Ilion, New York produziert und in die verschiedenen Teile der englisch sprechenden Welt verkauft.

Brennan hatte sogar an einer Sholes & Glidden Schreibmaschine gearbeitet. 1876 reparierte er eine als damaliger Angestellter von Alexander Kennedy Smith, einer der ersten Leute, die eine Schreibmaschine nach Australien importierten.

Brennan machte eine Lehrlingsausbildung in der Gießerei von Kennedy Smith in Carlton, Melbourne, als der in Schottland geborene Ingenieur eine Sholes & Glidden über den Pazifik in die Kolonie von Victoria verschiffte. Die Schreibmaschine war eine von zwei Sholes & Glidden, die von San Franzisko über Honolulu, Suva und Auckland mit dem Dampfer "City of Adelaide" am 24. November 1876 ankam. Eine war für W. H. Masters and Company in der Swanston Street, Melbourne. Die andere für Kennedy Smith war während der turbulenten Überfahrt beschädigt worden und Kennedy Smith, der die seltenen Fähigkeiten von Brennan im Umgang mit der damals neuen Technologie gut kannte, sicherte sich die Fähigkeiten des jungen Mannes bei der Reparatur der Maschine. Zu dieser Zeit war Kennedy Smith Bürgermeister von Melbourne.

Kennedy Smith und Brennan neigten beide dazu, die Sholes & Glidden eher als „Druckmaschine“ als als „Schreib-Maschine“ zu beschreiben. Schon vor seiner Lehrzeit bei Kennedy Smith hatte Brennan begonnen, an vielen neuen Apparaten zu arbeiten, manche in Zusammenarbeit mit dem in England geborenen Drucker William Samuel Calvert. Calvert konnte gravieren und radieren und beschrieb sich abwechselnd als „Elektrotypist“, „Ornamentdrucker“ oder Lithograph. Brennan und Calvert lernten

sich kennen zwei Jahre nachdem sich Brennan 1871 als Student der Technik an der Joel Eade's Collingwood School of Design und seiner Nebenstelle, der Artisans' School of Works, für „angehende Fabrikarbeiter“ einschrieb. Eine seiner ersten Ergebnisse zeigte er auf einer Jugend-Ausstellung im Jahre 1873 und etwa zur gleichen Zeit gestand er Calvert sein Interesse, eine Schreibmaschine zu erfinden.

Am 29. Juni 1885 schrieb der *Australasian Sketcher*, der die Anfänge von Brennans brillanter Karriere verfolgte, „Würde dieser mit Mr. Calvert bekannt, dem er viele Erfindungen vorschlug, um Arbeit, Zeit und Platz zu sparen ...“ In der Biografie *Louis Brennan: Inventor Extraordinaire* von Norman Tomlinson aus dem Jahre 1980 wird ausgeführt, dass eine Portable schon damals Brennan durch den Kopf ging, weil er sie Calvert ... „als einen kleinen Druckapparat, den man in einen Büroschreibtisch einbauen könne, beschrieb; sie sei tragbar, benütze Typenhebel und könne von einem Mädchen bedient werden.“

Man muss betonen, dass Brennan in der Zeit Anfang 1870 in einem Land wohnte, weit weg von Europa und Amerika, wenn man in Dimensionen von Reisen oder Kommunikation denkt. Er dachte manchmal über Maschinen nach, die zum Teil schon gebaut wurden, dessen er sich aber überhaupt nicht bewusst war. Ein anderer Biograf, Richard Ross, schrieb in der Zeitschrift *Walkabout* im Juni 1969, dass man Brennan als Nachahmer sehen könnte, dann aber als einen unwissenden.“ Tomlinson fügt hinzu „es sei möglich, dass einige neue Ideen von Brennan, neu auch für Australien 1860 oder 1870, schon in ähnlicher Form irgendwo erschienen waren. Das mindere aber kaum die Vorstellungskraft und die praktischen Fähigkeiten von Brennan.“

In der Zeit, in der er bei Kennedy Smith und Calvert war, wurde Brennan durch den englischstämmigen Ingenieur und Pädagogen William Charles Kernot ermutigt und unterstützt. Kernot war der erste, der an der Universität von Melbourne sein Studium als Ingenieur abgelegt hatte und der erste Professor für Ingenieurwesen an dieser Universität. Seine Bekanntschaft mit Brennan begann 1876.

Am Ende desselben Jahres wurde sich Brennan voll bewusst, was Christopher Latham Sholes und seine Kollegen zu Stande gebracht hatten, als Kennedy Smith ihn

fragte, dessen Sholes & Glidden zu reparieren. Es scheint, dass Brennan damals seine Idee in für seine Schreibmaschine zur Seite schob und sich mit Kernot auf die Arbeit an seinem Torpedo und eine Vielzahl anderer Erfindungen konzentrierte. Die Pläne für eine tragbare Schreibmaschine nahm er nicht vor Mitte 1889 wieder auf, etwa 13 Jahre später. Zu dieser Zeit waren neben der Remington Schreibmaschine andere Marken auf den Markt gekommen. Aber auf eine richtige tragbare Schreibmaschine musste man noch Jahre warten - vier, mit Blick auf die Blickensderfer 5 oder auch 20 Jahre, wenn man die Standard Folding meint.

In einem Interview des *Adelaide Advertiser* von 1907 wies Brennan auf die Entdeckung hin, die ihn zu seinem lenkbaren Torpedo führte. Er arbeitete gerade in Kennedy Smiths Werkstatt. „Ich stolperte über ein neues mechanisches Paradox, nach dem es möglich ist, etwas vorwärts zu bewegen, wenn man es rückwärts zieht.“ Brennan führte weiter aus, dass „der Zufall in 99 von 100 Fällen die Mutter der Erfindung ist. Man stolpert, wie in diesem Fall, über ein neues Prinzip und sofort kommt einem die Idee, sie etwas Bestimmtem zuzuordnen, für das es besonders gut passt.“

Man kann gut darüber spekulieren, dass bei der Gelegenheit, als Brennan Kennedy Smiths Sholes & Glidden auseinander nahm, um sie zu reparieren, er ihre Möglichkeiten für die Verbesserung der Schreibmaschine sah und wie man sie kompakter gestalten könne - so wie er das Torpedo voraussah, als er an der Hobelmaschine von Kennedy Smith arbeitete.

Klar, Brennans enger Verbündeter, der Journalist John (später Sir John) Henniker Heaton, glaubte fest an seine Fähigkeiten und schrieb, dass der australische Erfinder die Remington verbessern könne, wenn nicht sogar alle anderen Schreibmaschinenmodelle.

Heaton wurde 1848 in England geboren und kam 1864 nach New South Wales. Er arbeitete als Journalist bei der *Cumberland Mercury* und der *Goulburn Evening Penny Post*, später in Sydney beim wöchentlich erscheinenden *Australian Town and Country Journal*. 1873 heiratete er Rose Bennett, deren Vater Samuel eine Zeitungskette in Australien besaß. 1879 veröffentlichte Heaton das Pionierwerk *Australian Dictionary of Dates and Men of the Time*. 1883 kehrte

Heaton nach England zurück und zog als Konservativer 1886-1910 für Canterbury ins House of Commons ein, wobei er von der englischen Presse als „Mitglied für Australien“ titulierte wurde.

Er war ein strammer australischer Nationalist, der mit Hilfe Brennans jede Chance nutzte, australische Innovation zu fördern. Heaton initiierte auch den billigen Brief- und Telegrafverkehr zwischen England und Australien. Bei der internationalen Telegrafienkonferenz in Berlin 1885 vertrat er Tasmanien und rief die koloniale Konferenz in London 1887 ins Leben. Er verbilligte die internationalen Telegrammgebühren, und machte sie damit normalen Leuten zugänglich. Australischen Zeitungen ermöglichte er dadurch einen besseren Zugang zu Weltneuigkeiten. Heaton war Mitglied des Royal Colonial Institute und der Royal Society of Literature.

Nach den anglo-kolonialen Notizen vom August 1889 und von Heaton als Londoner Korrespondent verschiedener australischen Zeitungen verfasst, „erwarten Experten [dass Brennans Portable] große Aufregung unter den Erfindern erzeugen wird wie sein Torpedo.“ Heaton hatte schon im April des gleichen Jahres berichtet, dass „der clevere junge Australier“ soeben „eine Taschenschreibmaschine patentiert hatte, die Großes verspricht.“

Es gab sicherlich riesige Hoffnungen auf die Schreibmaschine von Brennan. Anfang Juli 1889 veröffentlichten koloniale Zeitungen glühende Vorhersagen in einer Pressemitteilung aus London. „Louis Brennan, der mit seinem Torpedo so viel Ruhm nach Australien gebracht hatte, ist jetzt damit beschäftigt, seine neue Schreibmaschine in London fertigzustellen. Zweifellos wird die Maschine, wenn sie die Erwartungen des jungen Antipoden erfüllt, die Remington, Hammond und die Bar Lock [sic] komplett überflügeln, die doch bisher den praktischen Wünschen nicht entsprochen hatten.“

„Erstens wird die Schreib-Maschine von Brennan kleiner und leichter als die Remington sein und darüber hinaus viel mehr Buchstaben und Symbole haben. Die beste Remington hat 62 Zeichen, während die Brennan zwischen 80 und 120 haben wird. Man wird mit ihr viel leichter arbeiten können als mit jeder bekannten Maschine, weniger Kraft in den Fingern benötigen und das für einen Preis von nur etwa 10 £.“

Diese Vorhersagen stellten sich natürlich als

weit übertrieben heraus. Es gibt noch nicht einmal einen Beweis, dass Brennan eine Schreibmaschine patentierte, zumindestens nicht 1889.

Viele von Brennans frühen australischen Erfindungen wurden sicherlich nie patentiert. Aber es gibt eine Liste von 38 patentierten Erfindungen, vom Torpedo bis zum Hubschrauber, seine Einspurbahn, ein Gyro-Auto, ein Apparat für bewegte Bilder und einen Treppenlift.

Der Militärgeschichtler Michael Kitson aus Melbourne führt in seinem Aufsatz von 1999 *The Brennan Torpedo, Monorail and Helicopter: A Study Of Innovative Activity in the Process of Forming Three Related Military Weapons* aus, dass Brennan all diese Dinge Mitte der 1870er erfunden hatte, auch seine Schreibmaschine, „und abwechselnd an ihnen während der nächsten 50 Jahre arbeitete“. Einigen Erfindungen wie die der Schreibmaschine widmete er sich nur aus Verzweiflung, wenn seine Anstrengungen in Entwicklungen wie die der Einspurbahn sein ehemals großes Vermögen aufgezehrt hatten. Leider saß sich Kitson gezwungen, seine methodischen Untersuchungen mit dem Satz zu schließen, „Louis Brennan erhielt 1892 den Ritterschlag, aber die Belohnung, nach der er am meisten strebte, die Anerkennung als eine der größten Erfinder, wurde ihm versagt.“

Louis Philip Brennan wurde am 28. Januar 1852 in der Main Street in Castlebar, in Irland als Sohn eines Eisenwarenhändlers geboren. Einer seiner älteren Brüder, Patrick John Brennan, wanderte 1856 mit 19 nach Australien aus und lehrte in Melbourne. Ein zweiter, Michael George Brennan, arbeitete als Journalist beim *Connaught Telegraph* und wurde später Karikaturist in Dublin und beachteter Künstler. Zu der Zeit, als die Eltern von Brennan sich 1861 entschlossen, zu ihrem ältesten Sohn nach Melbourne zu ziehen, hatte der neun Jahre alte Louis schon ein leidenschaftliches Interesse an schwierigen Rätseln und mechanischen Spielzeugen entwickelt. Auf der langen Seereise nach Australien gab eine Schiffsladung Uhren durch die salzige Luft in ihren Geist auf und zum Vergnügen des Importeurs konnte Louis sie wieder zum Ticken bringen. Das Interesse des Jungen an „neuer Technologie“ wurde 1865 noch größer, als sein Vater Thomas einen Fotoladen in der King Street in Melbourne eröffnete, der später nach Fitzroy umzog.

1887 bekam Brennan die damals außerordentlich große Summe von 110.000 £ für sein Torpedo. Die britische Regierung rechtfertigte die Bezahlung damit, dass geheime Bauteile von Brennans Gerät nicht in die Hände von potentiellen Feinden fallen sollten. Dieses Torpedo wurde später Standard bei der Hafenverteidigung im ganzen britischen Reich und das 15 Jahre lang. Brennan entwickelte seine Einspurbahn zuhause. Diese bekam 1910 den höchsten Preis bei der japanisch-britischen Ausstellung in London. 1919-26 arbeitete er in der Führung der Royal Aircraft in Farnborough an der Entwicklung seines Hubschraubers. Dieser verunglückte aber bei einem Versuchsflug im Oktober 1925. Er wurde 1906 zum Ehrenmitglied des Royal Engineers Institute gewählt und 1922 Gründungsmitglied der Nationalakademie von Irland. Bei einem Erholungsurlaub in Montreux in der Schweiz wurde er am zweiten Weihnachtsfeiertag 1931 von einem Auto angefahren und starb drei Wochen später. Er wurde in London beerdigt. Was wurde eigentlich aus der Schreibmaschine diesen großen Mannes? Wenn sie so leicht die Remington, Hammond und Barlock überflügeln könnte, worin liegen dann die Gründe ihres möglichen Misserfolgs? Brennan beschäftigte sich noch einmal mit seiner tragbaren Schreibmaschine - im Juli 1922 etwa ein halbes Jahrhundert, nachdem ihm als 21-jähriger Technikstudent in Melbourne zum ersten Mal die Idee dafür gekommen war. In den frühen Zwanzigern unternahm Brennan gewaltige Anstrengungen, die britische, australische oder indische Regierung davon zu überzeugen, bedeutende Summen Geld in seine Einspurbahn zu stecken. Sein zweites Problem war, dass zu dieser Zeit die Schreibmaschine sehr hoch entwickelt war. Corona (ab 1912), Underwood (ab 1919) und Remington (ab 1921) dominierten den Portable Markt mit kleinen, leichten und hoch technisierten Maschinen. Brennan musste seine ursprünglichen Ideen neu überdenken - und er kam zum "Brenagraph." Das war eher eine Steno-Schreibmaschine. Der britische Marinehistoriker Edwyn Gray widmete Brennan in seinem Buch von 2004 *19th Century Torpedoes and Their Inventors* ein Kapitel mit dem Titel „der Zauberer von Australien“. Darin beschreibt Gray die „Schreibmaschine“ wie folgt: "[Brennan] zeigte seine große Band-

breite als Erfinder auch mit ... einer Schreibmaschine mit fünf Tasten, im Prinzip ähnlich den schnellen Schreibmaschinen der Stenografen vor Gericht oder bei Treffen, bei denen kein Klappern stören darf.“ Norman Tomlinson, ein Biograf von Brennan, führt aus, dass der "Brenagraph" den 60 Jahre späteren Microwriter vorausnahm, einem Computer, den man in die Tasche stecken konnte mit anhängender Tastatur, den der US-stämmige Regisseur Cyril Raker ("Cy") Endfield entwickelte. (siehe *ETCetera* 82, S. 5.)

Tomlinson schrieb, „Viele Ideen von Brennan wurden später wirklich, dabei muss man den wirklich interessanten 'Brenagraph' erwähnen ... Er arbeitete an grundlegenden Ideen gleichzeitig und unterbrach dabei die Arbeit am Hubschrauber und produzierte nebenbei eine kleine Maschine (10 cm x 8 cm x 2 cm). Sie besaß fünf Tasten, die mehr gedrückt als angeschlagen wurden und absolut lautlos war. Ein Taste konnte man zum Leeranschlag seitwärts bewegen. Darüber hinaus gab es noch ähnliche geniale Vorrichtungen für das Anzeigen des Zeilenendes und für die Umschaltung.

„Die fünf Tasten wurden in verschiedenen Kombinationen benutzt, eines Morsecodes nicht unähnlich und man konnte damit alle Buchstaben des Alphabets, die 10 Ziffern und verschiedene Satzzeichen schreiben. Gerade die Kriegszeiten bewiesen, wie leicht ein Durchschnittsbürger das Morsealphabet lernen und schnell bedienen konnte. Bei Brennans Code war es ähnlich. Für kurze Notizen sollte man aufs Satzzeichen und auch Leerzeichen verzichten.

„Dazu benutzte man eine Papierrolle und ein Farbband. Brennend bezog in seine Überlegungen auch eine motorbetriebene perforierte Rolle ein, die es Blinden ermöglichen sollten mit Hilfe vibrierender Tasten zu lesen, was schneller und weniger aufwändig wäre als das Braille-System. Brennan offerierte diese Idee dem Luftfahrtministerium - er hatte zu der Zeit immer die Bedürfnisse von Regierung und Militär im Hinterkopf. Das Angebot wurde nicht weiter verfolgt, da das Ministerium keine Verwendung für den Brenagraph fand.“

Und so endete die Geschichte der Schreibmaschine von Brennan, der großartigen Portable, die es nie gab. Heute sind die wunderbaren Ideen von Brennan weitgehend vergessen - sein Torpedo ist überholt, seine Einbahn nie ganz umgesetzt und sein

Hubschrauber nie fertig gestellt. Vielleicht wäre - falls gebaut - seine Schreibmaschine anders gewesen. Zum 50. Jahrestag seines Todes 1982 zitierte die Melbournier Zeitschrift *The Age* den Historiker aus Victoria Dr. Bernard Barrett mit „Brennan war ein frühes Beispiel australischen Exports von Geist.“ „Man beklagt sich hierzulande über Technologieimport“, schreibt die Zeitung, „aber wir vergessen dabei die kreativen Geister in diesem Land.“ Das schließt einen Geist ein, der einmal dabei war, eine australische Schreibmaschine zu erfinden.

#### *Von unseren Mitgliedern*

Flavio Mantelli kann jetzt endlich stolz alle Schreibmaschinen mit Hinteranschlag präsentieren, die je hergestellt wurden: Die North's, die Fitch, die Waverley und die Eclipse (Brooks). Vor ihnen ein kleiner Prototyp einer hinter Anschlagmaschine: das Patentmodell einer Erfindung von Fred Sholes.

Unten ein paar Fotos von Peter Weil vom Sammlertreffen von Thomas Russos Museum of Business History and Technology in Wilmington, Delaware ([www.mbht.org](http://www.mbht.org)). Ein großer Bericht erscheint in der Februar-Ausgabe von *The Typewriter Exchange*.

Tony Casillo schreibt an einer Indexmaschine.

Nahaufnahme von seiner Indexmaschine. Sein Erfinder soll Franz X. Wagner, berühmt durch Underwood, sein. US Patent # 393 318.

Die Remington 2 von Rich Willinger, ausgestattet mit einem Hudson Word Register (pat. 1892).

Tom Russo und Jett Morton

Jack Knarr erzählt Don Feldman und Carl Strange, wie ihm eine Schreibmaschine durch die Lappen ging.

Don Feldmans Shortwriter

#### *Briefe*

Anna Francés, die Tochter von Herr Francés, dem Erfinder der Junior, besuchte neulich unser Museum. Wir schenkten ihr die Dezemberausgabe von *ETCetera* und einige andere kleinen Informationen. Sie war sehr bewegt, als sie das Foto ihres Vaters sah und las den Artikel. Es war nett.

Maria Victòria Carberol  
Museu de la Tècnica de l'Empordà  
Figueres, Spanien

This back issue of

# ETCetera

is brought to you by

The Early Typewriter Collectors' Association



The mission of the Early Typewriter Collectors' Association is to support communication and interaction within the community of typewriter lovers and collectors, and to encourage its growth. Our magazine, *ETCetera*, serves that mission by gathering and sharing knowledge about typewriter history with the community and beyond.

Learn more at

[etconline.org](http://etconline.org)