

wesentliche Merkmal der nachweisbaren Verletzung eines Vermögensinteresses auf Seiten der Verlagsberechtigten in dem einzelnen Falle vorhanden ist. In letzterer Beziehung wird vor Allem der Umstand als entscheidend zu betrachten sein, ob das nachgedruckte einzelne Werk einen so wesentlichen Bestandteil des Gesamtwerkes bilde, daß man annehmen könne, es werde die gesonderte Publication des Theiles auf die Veräußerlichkeit des Ganzen nachtheilig zurückwirken und es liegt auf der Hand, daß die Möglichkeit einer Beeinträchtigung des Absatzes des Hauptwerkes um so näher gerückt wird, je namhafter das Einzelwerk des Autors ist, welches durch den Nachdruck betroffen worden, denn gerade der Wunsch dasselbe zu besitzen, kann häufig Veranlassung zu Anschaffung des Gesamtwerkes werden, falls das erstere in einer berechtigten Ausgabe nicht existirt. Nimmt nun unter den ... schen Dichtungen die von den Beklagten nachgedruckte Tragödie unbestritten einen hervorragenden Rang ein, so würde sich an der Berechtigung der ... schen Verlagsbuchhandlung zu Verfolgung dieses Nachdruckes selbst dann nicht zweifeln lassen, wenn deren Verlagsrecht wirklich auf die Gesamtausgabe der ... schen Werke beschränkt wäre und es erscheint mithin von dieser Seite her völlig gleichgültig, ob dieselbe außerdem noch zu Veranstaltung der von ihr der Klage in einem Exemplare beigefügter Separatausgabe des gedachten Trauerspiels befugt gewesen oder nicht.

Völlig entgegengesetzter Ansicht hierüber war das Oberappellationsgericht. Dasselbe stellte den Bescheid des Handelsgerichts wieder her (Urtheil vom 28. Februar 1861), indem es davon ausging, man könne in der von der zweiten Instanz angezogenen Erklärung der Beklagten den Sinn nicht finden, daß die letzteren eine den Klägern zustehende Verlagsberechtigung in Ansehung der Gesamtausgabe der ... schen Werke hätten zugestehen und nur den Beweis der Verlagsberechtigung zur Ausgabe des Separatwerkes verlangen wollen. Die oben hervorgehobene Streitfrage berührte es aber nur mit folgenden kurzen Worten: „Sodann ist nicht zuzugeben, daß in der Verlagsberechtigung zu Herausgabe der Gesamtwerke eines Schriftstellers notwendig auch zugleich das Verbleibungsrecht gegen Herausgabe einzelner Theile dieses Schriftstellers enthalten sei, denn es läßt sich gar wohl denken, daß ein Schriftsteller einzelne seiner literarischen Erzeugnisse einzelnen Buchhändlern zur Vervielfältigung überlassen, trotzdem aber vielleicht in einer späteren Zeit einem dritten Buchhändler die Veranstaltung einer Gesamtausgabe seiner Werke übertragen hat, ohne daß dadurch die Berechtigung der Herausgabe der einzelnen früheren Schriften alterirt worden ist.“

Da die Entscheidungen erster und dritter Instanz conform sind, so muß es bei der letzten sein Bewenden haben. Eine Kritik darüber, welche dieser Rechtsansichten ihrer Begründung nach den Vorzug verdiene, gehört nicht in dieses Blatt.

Eine Revolution in der Schiffsbaukunst.

Den lebhaften und preiswürdigen Bestrebungen des deutschen Volks für die Beschaffung einer deutschen Flotte kommt eben jetzt eine neue und wichtige Erfindung zu Statten, über welche ein Londoner Berichterstatler der Weser-Zeitung einen ausführlichen Artikel veröffentlicht. Der Held desselben ist ein Amerikaner Thompson, der in der Victoria-Factory zu London seine Werkstätte aufgeschlagen hat und über welche unser Landsmann Folgendes berichtet:

„Mr. Nathan Thompson aus New-York ist der Erste, der es unternommen hat, Schiffe durch Maschinenarbeit zu bauen. Es ist die alte und ewig neue Geschichte vom Ei des Columbus. Jetzt, wo die Sache berührt und im Gange ist, können wir kaum begreifen, daß Niemand früher darauf gekommen sein sollte. Wir brauchen unseren Lesern nicht zu sagen, daß ein Boot aus vielen und sehr mannichfaltigen Holzstücken besteht, welche alle einzeln gesägt, gehobelt und dann an einander gefügt werden müssen. Selbst die arkadischeste unserer Leserinnen wird sich nicht einbilden, daß es ausgemeißelt werde wie ein Brunnenstein, oder ausgebrannt wie die Canoes der Huronen, oder durch göttliche Intervention zusammengezaubert wie die griechischen Schiffe bei der Belagerung von Troja. Das ganze Geheimniß von Mr. Thompson's Erfindung besteht daher in der Construction so vieler einzelner Maschinen, als nöthig sind, um mit der reisenden Schnelligkeit der Dampfkraft alle die einzelnen Stücke zu versetzen, welche, wenn zusammengeschraubt, gehämmert und genagelt, einen Kahn, eine Yacht oder ein Linienschiff ausmachen. Alle die Maschinen arbeiten zu gleicher Zeit, und daher geht die Construction mit reisender Schnelligkeit gleichzeitig und gegenseitig von Statten. Gegenwärtig ist der Prozeß des Schiffsbauens, wie er von Mr. Thompson zur Belehrung seiner Gäste gezeigt wird, so bewundernswürdig schnell er ihnen auch erscheinen mag, noch langsam im Verhältniß zu der Schnelligkeit, die zu ordinären Fabrikationszwecken entwickelt werden könnte. Denn der Erfinder beabsichtigt genau zu zeigen und verständlich zu machen, in welcher Weise die Arbeit vor sich geht, und daher läßt er jeden einzelnen Theil besonders vor den Augen der Zuschauer ausarbeiten

und erklärt sehr umständlich jedes folgende Stadium des Processes, das die Bestandtheile eines Ritters durchlaufen müssen. So sieht der Zuschauer erst die Rippen, dann den Boden, die Sterapfosten, den Kiel u. s. w. u. s. w. machen und verfolgt mit seinen Augen die Verfertigung aller einzelner Theile in ihrer ganzen Reihenfolge. Beim gewöhnlichen Prozeß der Manufactur würden alle diese einzelnen Stücke natürlich gleichzeitig angefertigt und so außerordentlich viel Zeit erspart werden, die jetzt verloren geht, damit der unvorhergesehene Zuschauer die Arbeit der Erfindung begreifen kann.

Neunzehn Jahre verwandte Mr. Thompson, ein sehr bescheidener und gebildeter Mann, um den Mechanismus seiner Erfindung auszuarbeiten und zu vervollkommen. Er hat das ganze System jetzt auf 13 Maschinen reducirt, welche, wenn sie zusammen arbeiten, in wenigen Stunden den Rumpf einer Yacht ersten Ranges liefern. Es liegt auf der Hand, daß dasselbe System, welches eine Yacht machen kann, auch im Stande ist, einen atlantischen Clipper und ein Linienschiff zu machen. Bis jetzt hat Mr. Thompson, wie wir glauben, seine Maschinen vorzugsweise zum Bau von Schiffsböden, Ritters und Yachten eingerichtet. Wenn die verschiedenen Theile des Boots in zwölf der Maschinen vollendet sind, so werden sie vermittelst der dreizehnten zusammengefügt. Diese letztere nennt der Erfinder seine „patent assembling form.“ Sie hat die Gestalt eines umgestürzten Schiffskiels und ist eine Art von Bootform, in welche die flüssigen Bestandtheile gegossen werden, um zu einer compacten Masse zusammenzuschmelzen, — ein Rahmen, der dazu bestimmt ist, alle die einzelnen Stücke aufzunehmen, an dem für sie bestimmten Plage zu halten, bis die leichte Arbeit des Vernagelns und Schraubens auf diese Weise schnell von Statten gegangen ist und der vollendete Kiel aus der „assembling form“ gehoben und vom Stapel gelassen werden kann. Das Wesen und die Arbeit dieser Maschine werden dem Besucher zuerst erklärt, obgleich ihre praktische Verwendung natürlich zuletzt kommt. Die Form ist so eingerichtet, daß jedes Stück und Stückchen des Boots seinen bestimmten Platz auf derselben findet und sich daher zusammenfügen läßt wie eine große Landkarte, die zur Bequemlichkeit in einzelne Stücke zerlegt ist. Zwei Dinge haben dem Schreiber dieser Zeilen vor Allem frappirt, — die wunderbare Einfachheit des ganzen Systems, und die erstaunliche Vollkommenheit, mit der die Arbeit der getrennten Maschinenteile in einander greift und sich gegenseitig anpaßt.

Wir müssen dies an einigen Beispielen erläutern. Ein geschickter Arbeiter kann unter dem bisherigen System 20 Rippen oder Planken in einem Tage fertig bringen, dann muß er aber freilich ungewöhnliche Energie entfalten. Mr. Thompson's Maschine, welche diese Arbeit thut, kann einem gewöhnlichen Tagelöhner in wenigen Stunden so vollständig erklärt werden, daß er ihre Anwendung und Behandlung versteht, und das Individuum, welches so vom Spaten genommen und zu einem Schiffsbauern verwandelt worden ist, vermag nach einer sechsstündigen Lehrzeit 500 Rippen in einem Tage zu liefern. Die Maschine, welche Planken formt und glättet, mit einer convexen Oberfläche auf der einen und einer concaven Oberfläche auf der anderen Seite, genau den verlangten Curven entsprechend und nach dem einfachsten Principe regulirt, ist vielleicht die wichtigste und originellste von all den Maschinen, die der Erfinder in Bewegung setzt. Ein sehr auffallendes und polterndes Maschinenstück ist das, welches die „betrunkenen Säge“ genannt wird — eine kleine cirkelrunde Säge, welche mit einer excentrischen und scheinbar launenhaften Bewegung arbeitet, bald hier, bald da ein Stück aus dem Holze herausbeißt und so eine Art Staketenarbeit liefert, die wunderbar zu betrachten, aber sehr schwer zu beschreiben ist. Es würde in der That ein sehr uninteressantes und verfehltes Unternehmen sein, wenn ich versuchen wollte, die verschiedenen ganz neuen und daher für den Leser unverständlichen Anwendungen, welche Mr. Thompson von der Dampfkraft auf die Mechanik macht, auf das Papier zu bringen. Da ist z. B. eine Maschine, welche den Planken ihrer ganzen Länge nach den verlangten Winkel giebt und zwar mit erstaunenswerther Vollkommenheit, Schnelligkeit und Sicherheit; sie scheint die einfachste von allen zu sein, aber trotz zweimaliger Erklärung ist es uns nicht möglich gewesen, den modus operandi zu begreifen. Der höchste Grad der Dampfkraft ist zum Treiben derjenigen Maschine erforderlich, welche die Rippen zu jeder erforderlichen Form und Ausdehnung bringt.

Hr. Thompson übernimmt, ein achttrüdiges, 32 Fuß langes Boot in 5 Stunden zu vollenden. Die bloßen Arbeitskosten für die Construction eines ähnlichen Schiffsbotes werden in den Admiraltätsregistern zu 16 £ niedergelegt. Mr. Green, einer der größten Schiffsbauer Englands und der Welt, liefert die Arbeit eines solchen Bootes (natürlich ohne das Material) für 13 £; einer seiner Concurrenten hat sich sogar erboten, dieselbe für 11 £ zu liefern. Das ist wahrscheinlich das niedrigste Angebot, welches unter dem bisherigen System der Handarbeit gemacht worden ist, oder gemacht werden kann. Mr. Thompson dagegen läßt diese Arbeit durch seine Maschine verrichten, und zwar schneller und sicherer, für 1 £ 15 sh. Diese Zahlen allein werden hinreichen, um dem Leser einen Begriff von der groß-

artigen
bisher
troht

berglei
ren, a
nicht
von g

directe
betreff

Stant
Seit

stung
d. h.

engl.
hebe,

allmä
dieser

bienst
der j

die h
chern

merk
75

in je

1 Pf
484.

429.
588

465
531.

507.
550.

76.

Fuß
geste

Heb
Erc

Pfer

Mir
jede

geh

schä
last

oder

gen

Car
die

dar
der

mi
die

ber
ein
jer
all
vo
ve
bu
ro
X
di
M
di
w
A
g