Morgen-Ausgabe
No. 349 — 58. Jahrgang

Berliner Volks-Zeitung

Beiblatt
Freitag, 29. Juli 1910

Stolpe—Mühlenbeck—Zepernick.

[Nachdruck verboten.]

Bahnhof Stolpe an der Nordbahn, von dem aus wir unsere nächste Sonntagswanderung unternehmen wollen, wird vom Stettiner Vorortbahnhof erreicht. Vom Bahnhof Stolpe folgen wir rechts (östlich) dem schönen Waldwege nach Kolonie Bergfelde, gehen dann weiter geradeaus, am Waldrande entlang und zuletzt auf dem von Birkenwege der kommenden Wege durch Feld nach dem großen Dorfe Schönfließ (eine Stunde) mit Schloß der Herren v. Veltheim, interessanter Kirche und altem Krug. Von Schönfließ führt in 50 Minuten östlich eine Chaussee nach Mühlenbeck, einem schönen, stattlichen Dorfe mit Gut an der Liebenwalder Bahn.

Hinter der Kirche wenden wir uns rechts über das Mühlenfließ und am Gute vorbei, dann links an der Ziegelei vorüber in ¼ Stunde nach dem Vorwerk Buchhorst. Auf derselben Straße geht es weiter, meist durch Wald, zuletzt über die Bahn in einer Stunde zu der an der von Basdorf kommenden Chaussee gelegenen Oberförsterei Schönwalde. Nun die Chaussee links bis zur nächsten Schneise (G); auf dieser rechts in den Wald, die Querschneisen l, k, i, h kreuzend (25 Minuten); hinter h rechts der schöne Gorinsee. Nun auf g (gegenüber dem See) links und bald auf dem von Schönwalde kommenden Wege halbrechts in 25 Minuten zu dem Wege Wandlitz-Schönow, an dem sämtliche Schneisen der Mühlenbecker Forst enden; er bildet die Grenze zwischen dieser und der Vernauer Stadtforst.

Auf ihm wenden wir uns rechts in einer knappen Stunde nach dem kleinen Dorfe Schönow an der Chaussee Schönwalde—Bernau; wir durchwandern es und wenden uns an seinem Südausgange, Bernau mit seinen Türmen links liegen lassend, halbrechts nach dem Vorwerk Schönbrück am Fuße des Lauseberges (20 Minuten) und weiter links in abermals 20 Minuten nach Bahnhof Zepernick der Stettiner Vorortstrecke. Vor der Rückfahrt nach Berlin empfiehlt sich noch ein Gang ins Dorf und die Besichtigung der stattlichen Kirche (alter Granitbau mit neuem Doppelturm). Einen weiten Blick ins Land hat man von dem südlich von Zepernick gelegenen Gehrenberge; zu dem Abstecher und zurück zum Bahnhof gebraucht man noch eine Stunde.

G. S.

Der Erfinder der Krinoline.

Wie wir berichteten, ist dieser Tage in Hoboken der Franzose Joseph Thomas, der Erfinder der Krinoline, gestorben. Im „Figaro" veröffentlicht Louis de Laudon folgende amüsante Plauderei:

In Hoboken, am Hudsonflusse, New-York gegenüber, ist dieser Tage ein ganz alter, ganz vergessener Franzose gestorben. . . . Wir sind undankbare Menschen, und der Name Joseph Thomas klingt der schönen Jugend von heute ganz fremd. Und doch erregte dieser Joseph Thomas vor mehr als einem halben Jahrhundert allgemeine Bewunderung: Thomas war von Beruf Erfinder, und wenn auch sein Name unbekannt ist, so war doch seine Erfindung sehr berühmt. Sie ist es heute noch und wird es immer sein. So lange es Frauen geben wird, die sich selbst den merkwürdigsten Neuheiten der Mode willig fügen, und Männer, die sich gegen das Wunderliche und Widersinnige der Frauenmoden auflehnen, wird Thomas' Erfindung im Gedächtnis des Pariser Chroniqueurs fortleben. Diese Erfindung war nämlich nicht mehr und nicht weniger als die Krinoline! Aber wir wollen nicht übertreiben: Thomas' erfinderisches Verdienst war so groß, so erhaben, daß man ihn nicht auch noch mit fremden Federn zu schmücken braucht. Joseph Thomas hat nicht den „Krinoline" genannten Stoff erfunden, der aus festem Garn und Roßhaar bestand und infolgedessen besonders geeignet war, gewissen Teilen des Kostüms die erforderliche Steife zu geben: die französische Industrie fabrizierte solche Stoffe, aus welchen besonders die hohen Militärkragen gemacht wurden, schon zur Zeit Ludwigs XV. Thomas war auch nicht verantwortlich für die „Keulenärmel" und für die bauschigen Röcke aus der Zeit des Königs Ludwig Philipp, die gleichfalls den alten französischen Stoff mit dem nedischen Namen „Krinoline" benutzten, wenn sie gut sitzen sollten. Nein! Joseph Thomas war ein durchaus moderner Erfinder: er arbeitete nicht in Roßhaar, das längst veraltet ist, sondern in Metall; er war ein Kind des Jahrhunderts des Dampfes und des Stahls. Joseph Thomas war, wenn man so sagen kann, Ingenieur für Damen. Seine „Werke" war einfach und darum gerade so grandios. Vor Joseph Thomas wurden für die Kostüme der eleganten Damen nur aus Pflanzen gefertigte Materialien verwendet. Joseph Thomas erst kam auf den genialen Gedanken, die „Dessous" aus einer metallischen Rüstung herzustellen, und seine „Krinoline" war würdig, mit den Eisenbahnen zu einer Zeit geboren zu werden. . . .

Die Wunder der Industrie, die Fortschritte der Wissenschaft im 19. Jahrhundert mußten vorangehen, ehe dieser wagemutige Neuerer auf den Gedanken kommen konnte, lange biegsame Stahlbänder herzustellen und die Damen in einen veritablen Käfig zu stecken! Die Pariserinnen standen zu allen Zeiten in dem Ruf, graziös und sylphidenhaft zu sein, und sie sind stolz darauf, so gehen zu können, daß die Frauen aller Länder vor Neid vergehen, wenn sie eine Pariserin über die Straße schreiten sehen. Und was hatte Joseph Thomas mit ihnen vor? Er wollte ihren schönen Gang ganz einfach verstecken! Es war tausend gegen eins zu wetten, daß seine diabolische Erfindung mit Abscheu zurückgewiesen werden würde . . . Sie wurde nicht zurückgewiesen, sondern im Gegenteil mit ungeheurem Enthusiasmus begrüßt: das „Ewig-Weibliche" liebt solche Ueberraschungen. Das alles trug sich in sehr alten Zeiten zu, so um 1854 herum. In jenem Jahre war in London eine Weltausstellung. In dem Bericht der französischen Ausstellungsjury findet man die ersten Statistiken über die wirtschaftliche Tragweite der genialen „Erfindung" des großen Joseph Thomas. Für die ganze Welt wird die Jahresproduktion der Stahlstäbe, die für die „Krinolinenröcke" bestimmt sind, auf 4 300 000 Kilogramm im Werte von 10 500 000 Francs geschätzt. In dieser Industrie steht Frankreich an der Spitze aller Nationen: es fabriziert jedes Jahr 2 400 000 Kilogramm solcher Stahlbänder, während England nur etwa die Hälfte fabriziert. Der originelle „Erfinder" Joseph Thomas hat also seinem Vaterlande eine ganz neue Reichtumsquelle erschlossen. Und es war nur recht und billig, daß auch er Nutzen daraus zog: er erwarb ein sehr anständiges Vermögen, das er in freiwilliger Verbannung an den Ufern des Hudsonflusses verzehrte.

Alles in allem war dieser Joseph Thomas in seiner Art ein Wohltäter der Frauen in unserem Gleichheitsjahrhundert, und die „Suffragettes" sollten ihm aus diesem Grunde eine Statue errichten. Lenkten nicht vor dem Triumph der Krinoline manche Frauen zum Schaden ihrer Geschlechtsgenossinnen durch hübsche Körperlinien die Blicke auf sich? Ein unerträgliches Privilegium! Joseph Thomas' Krinoline wirkte wenigstens für einige Zeit nivellierend. Dank dieser Erfindung kann man sich gar nicht mehr auskennen. Selbst der beste Kenner des Frauenkörpers muß sich da täuschen, und die Krinoline läßt manchmal das beste hoffen, führt aber ebenso oft zu bitteren Enttäuschungen. Die Krinoline ist trügerisch wie Frauenherzen. Das haben schon Joseph Thomas' Zeitgenossen gemerkt. Eine Bühnenrevue von 1855 — „La Foire aux plaisirs" — zeigt mit Hilfe eines sehr konkreten Symbols ganz deutlich und klar, worüber die Zeitgenossen sich beklagten. Die „Commère" dieser Revue wendet sich an die Zuschauer und fragt ganz impertinent: „Ist vielleicht eine sehr magere Dame da?" Auf eine so wenig galante Frage antwortet natürlich keine einzige Zuschauerin. Aber die „Commère" tut doch, was sie tun wollte: sie läßt sich statt der sehr mageren Dame einen Besenstiel bringen. Man garniert ihn nach ihren Weisungen mit einem Rock mit etwas hoher „Tournure", mit einem Mieder, das sehr rundliche Formen sehen läßt, mit einem ganz modernen Hut und mit etlichen anderen Dingen, die zu einer Damentoilette gehören. Welche Wandlung! Der Besenstiel hat sich dank der Krinoline in eine elegante Dame von 1854 verwandelt. Und die „Commère" zieht sofort die moralische Nutzanwendung aus dieser Metamorphose, indem sie singt: „Aus einem einfachen Marmorblock machte Pygmalion eine entzückende Frau; dank unserer Erfindung führt Sie ein Besenstiel in Versuchung. . . ."

Welcher Erfolg für Joseph Thomas! Aber seien wir nicht ungerecht: die Pariserin des zweiten Kaiserreiches sieht auf alten Bildern und Vignetten, auf denen sie sich uns mit der Krinoline präsentiert, durchaus nicht unschön aus. Hübschen Frauen steht jede Mode, selbst wenn es die Krinoline ist, ja selbst, wenn es der zugebundene Rock ist! Thomas wird natürlich der Krinoline den Vorzug gegeben und immer noch gehofft haben, daß sie wieder auferstehe. Ganz sicher hat diesen Mann die Mode vor. 1910 ins Grab gebracht: er hat, als er die sackartigen modernen Röcke sah, eingesehen, daß seine historische Rolle für immer ausgespielt war. . . . Und wer weiß, ob er nicht sechs Monate zu früh gestorben ist? Wer weiß, ob nicht nach sechs Monaten wieder die Krinoline . . .

Eine bange Fahrt.

In Triest sind jetzt die ersten brieflichen Mitteilungen über die schon erwähnte gefahrvolle Fahrt eingelangt, die der Lloyddampfer „Triest" Mitte des vorigen Monats auf der Reise nach Bombay zurückgelegt hat. Er war am 3. Juni von Triest nach Port Said, Suez, Aden und Bombay ausgelaufen. Gleich nach der Ausfahrt von Aden, am 14. Juni, wurde das Schiff von einem wütenden Monsun erfaßt, wobei unter furchtbarem Geräusch die Achse der Schraube in der Nähe der Schraubenöffnung zerbrochen wurde. Die Beobachtungen ergaben, daß die „Triest" sich zirka 550 Seemeilen von Aden, also etwa 1000 Meilen von Bombay entfernt, befand. Es war unmöglich, die Havarie zu reparieren. In dieser Situation wurde der Dampfer ein Spiel der Wellen im unendlichen Ozean. Die 89 Passagiere wurden von dem Unglücksfall verständigt. Sie nahmen die Mitteilung zunächst ohne besondere Aufregung auf. Es wurden nun alle möglichen Notsignale gehißt und alle Sonnendächer und Plachen als Segel adaptiert. Den Passagieren wurde versichert, daß der Dampfer trotz der Schwere des Unfalls keine Gefahr lief, andererseits wurden die Besatzungen und Passagiere auf reduzierte Kostrationen gesetzt, jene Passagiere, die sich aus eigenem verköstigten, wurden angewiesen, mit ihren Vorräten sparsam umzugehen. Man goß über Bord, um die Wellen zu besänftigen, und die Wirkung dieser Maßregel war auch zufriedenstellend, zur große Freude der Passagiere, die ihren Gleichmut und ihre Ruhe stets bewahrten. Die Passagiere der ersten Klasse versammelten sich stets im Salon, rauchten, sangen oder musizierten, der Kommandant, die Offiziere und die Besatzung hinwieder waren mit der Ausflickung der Segel beschäftigt, die beständig bald da, bald dort rissen. Am Vordermast war tagsüber die Notflagge gehißt, nachts zeigte die Laterne die Notlage des Dampfers an. Nach einiger Zeit wurde jedoch die See schrecklich. Das Rollen des Schiffes war furchtbar, und nicht einmal Oel konnte die Wogen besänftigen. Haushohe Wogen peitschten die Flanken der „Triest", das Schiff wurde hin und her getrieben wie eine Eierschale. An Bord konnte sich niemand aufrecht halten, kein Gegenstand blieb an seinem Platze, Möbel, Stühle, Geschirr, Gläser wurden herumgeworfen, sogar die Schubladen aus den Kästen fielen heraus. Die Ladung im ersten Magazin hatte sich auch gelockert und konnte nur mit großen Anstrengungen wieder in Ordnung gebracht werden. Am Morgen des 23. Juni befand sich das Schiff im Zentrum des Monsuns. Die Wogen brachten das Schiff bis zu 40 Grad ins Rollen. Auf Deck wurden alle Vorkehrungen für eine gemeinsame Rettung vorbereitet, auch für den Fall, daß es notwendig geworden wäre, das Schiff zu verlassen. Mannschaften und Passagiere wurden dementsprechend instruiert. Abends endlich bemerkte die Wache im Mastkorb ein Licht auf der rechten Seite, bald darauf hörte man ein Glockensignal. Ein Schiff kam in die Nähe, — es war der „Lowther Range" aus Sunderland, der nach manchen vergeblichen Versuchen, „Triest" ins Schlepptau zu nehmen (wobei der zweite Maschinist tödlich verunglückte), endlich Erfolg hatte und das treibende Schiff am 3. Juli nach Bombay brachte.

Aus den Vororten

Demokratischer Verein Tempelhof-Mariendorf. Die öffentliche Julиversammlung des Demokratischen Vereins Tempelhof-Mariendorf, in der Herr Dr. Bab an Stelle des plötzlich verhinderten Herrn E. Handeler ein Referat über das Parteiprogramm hielt, war gut besucht. Herr Dr. Bab entwickelte, von der Notwendigkeit der Gründung der Demokratischen Vereinigung ausgehend, die Unterschiede zwischen den Forderungen der Fortschrittlichen Volkspartei, der Sozialdemokratie und der Demokratischen Vereinigung. Er hob hervor, daß drei wesentliche Punkte der Forderungen der Demokratischen Vereinigung in dem Programm der Fortschrittlichen Volkspartei fehlen: 1. Das geheime, gleiche, allgemeine und direkte Wahlrecht auch für die Frauen, 2. dasselbe Recht auch für die Kommunalwahlen, 3. Trennung von Kirche und Staat. Dem Vor-

Sr. Majestät Mr. Englishspoken.

When we are going through Munich, the very amusing city — Verzeihung, ich wollte ja einen deutschen Artikel schreiben! Das ist nicht so leicht, wenn einem den ganzen Tag englische Brocken um den Kopf fliegen, wie es augenblicklich in München der Fall ist. Mr. Englishspoken, der Mann mit dem riesigen Portemonnaie, hat seinen Einzug in München gehalten. Da wie kein Brandenburger Tor und seinen Oberbürgermeister Kirschner haben, wo der er von einem bescheidenen Hotelier auf dem Bahnhofsplatz empfangen. Der Hotelier warf sich auf den Fußboden vor ihm nieder, verbeugte sich dreimal nach Osten — das hat er in der mohammedanischen Ausstellung gelernt — und hielt eine Begrüßungsansprache. Er erklärte ihm, daß ganz München nur auf seine Befehle warte, er möge nur über Isarathen verfügen. Hoffentlich störe es ihn nicht, daß es hier auch einige Deutsche gäbe, und eine Kalbshaxe sei schon für ihn reserviert. Herr Staatsrat Köhl lasse fragen, ob ihn vielleicht irgendein Bild im Glaspalast geniere? Es würde dann natürlich sofort entfernt werden!

Mr. Englishspoken hörte die Rede mit in die Hosentaschen versenkten Händen an, spuckte genau in den Mittelpunkt eines Pflastersteins — großartig gezielt! — und antwortete mit unverkennbarem amerikanischen Tonfall: „Yes!" Dann sang der Chor der Oberkellner und weißgekleideten Zimmermädchen abwechselnd „God save the King" und „Yankee doodle", wobei die kleine Centa versehentlich in „Geh', mach' dein Fenstert auf" geriet, und die Feier war zu Ende. Mr. Englishspoken stieg mit seinen langen Beinen über den immer noch am Boden liegenden Hotelier hinweg, der beständig „Allah il Allah, Cook is Cook" murmelte und ergriff Besitz von München.

Seit diesem Augenblick ergeht es dem Einheimischen genau so mit Mr. Englishspoken wie dem seligen Gevatter Smann mit Mynheer Kannitverstan. Fragt er: Wer ist das? Wem gehört das? so lautet die stereotype Antwort: „Mr. Englishspoken." Für wen finden die teuren Mozart- und Wagnerfestspiele statt? Für wen wurden die Hotelpreise erhöht? Für wen wird in Oberammergau Passion gemanagt? Für Mr. Englishspoken! Wer saust im sternenbannergeschmückten Auto durch die Stadt? Wer findet im Museum die alten Dürer charming und die Rubens shocking? Wer trinkt im Hofbräu a mass of bear, if you please? Mr. Englishspoken! Wer treibt alle Preise in die Höhe und erniedrigt Wagner, Mozart, Passionsspiel, die bayrischen Berge zu Sportangelegenheiten? Mr. Englishspoken! Der Hotelier hatte ganz Recht: Allah il Allah, Cook ist Cook, und Mr. Englishspoken ist sein Prophet!

Eine Stunde nach der Ankunft dieses Allmächtigen war im Münchener Hauptbahnhof noch ein anderer Fremdling angekommen: Herr Ruckfack aus Deutschland. Er fuhr dritter Klasse, er hatte kein Scheckbuch in der Tasche, sondern nur ein bescheidenes Reisesümmchen, das er sich für den Urlaub zusammengespart hatte. Auch spuckte er nicht auf die Pflastersteine. Dafür aber besaß er ein Herz voll von Sehnsucht nach den Kunstschätzen Münchens, voll Liebe zu Wagner und Mozart, voll Andacht vor den Schönheiten der Berge. Kein Chor von Oberkellnern sang zu seinem Einzug, kein Hotelier warf sich vor ihm in den Staub. Der arme Herr Ruckfack! Man hatte ihm in seiner Heimat erzählt, München sei eine der billigsten Städte Deutschlands. Und er hatte es geglaubt. Als er sich in einem Hotel erkundigte, was die Zimmer kosteten, die ihm Mr. Englishspoken großmütig freigelassen hatte, fiel er auf den Ruckfack vor Schrecken. Als er in die alte Pinakothek gehen wollte, verlangte ihm der Portier eine Mark Eintrittsgebühr ab. „Seien Sie froh, Herr Ruckfack, daß wir nicht zwei Mark verlangen. Mr. Englishspoken zahlt sogar fünf, wenn's sein muß!" Als er sich Wagner anhören wollte, sollte das Billett zwanzig Mark kosten. Mr. Englishspoken fand das sehr billig, viel zu billig. Ueberall, wohin Herr Ruckfack kam, hatten die Preise Mr. Englishspoken zu Ehren einen Aufschwung genommen. Sogar die Droschkenkutscher hatten Englisch gelernt; sächsisch und preußisch verstanden sie nicht.

Drei Wochen hatte Herr Ruckfack in München bleiben wollen, — nach acht Tagen fuhr er weg, nachdem er vorher nach Hause eine Depesche aufgegeben hatte, die mit den Worten begann: „Schickt telegraphisch." In die Berge fuhr er. Und als er im Coupé einem einheimischen Münchner sein Leid klagte und ihn fragte: „Weshalb wird der Münchner Fremdenverkehr einzig und allein für Mr. Englishspoken eingerichtet und nicht auch für mich armen Ruckfack, für den man sonst die schönen Worte „solider, braver Bürgerstand" findet?", da seufzte der Isarathener so herzzerbrechend, als hätte er ein ganzes Glas Schmalzler auf einmal geschnupft, und hub an das hohe Lied von der Zeit, da in München die Haxe noch so billig gewesen sei. Verlockender hat Moses nicht das Land geschildert, da Milch und Honig fließt, als dieser Mann das München der guten alten Zeit. Ja, damals als die Rettiche noch so groß waren wie Siebenmonatskinder, und man die Semmeln noch mit bloßem Auge sehen konnte! Und an der Aenderung ist nur Mr. Englishspoken schuld! Der Herrgottfakramenter!

So räsonnierten sie, aber es hörte sie niemand. Denn die Ohren, die es angeht, sind weit. Als Herr Ruckfack zum Coupéfenster hinausschaute, erblickte er in der Abenddämmerung die Zugspitze. War sie es wirklich? Deutlicher schante er hin, denn die Zugspitze sah heute so merkwürdig aus, fast wie ein großer Kopf! Und richtig, jetzt erkannte er genau: das war ja Mr. Englishspokens Gesicht! Es war Mr. Englishspoken, der gerade einen Bergquell ausspuckte, mitten ins Tal, und dem armen Herrn Ruckfack höhnisch eine Riesenmase schnitt. How lovely!

Karl Ettlinger.

Ein altrömisches Schiff in der Themse.

Ein außerordentlich interessanter Fund ist nach dem Bericht des Londoner Grafschaftsrats in der Themse gemacht worden: bei den Fundamentierungsarbeiten, die dem Bau des großen neuen Rathauses, der County Hall, vorausgehen, stieß man auf ein sehr gut erhaltenes, großes römisches Schiff. Der Fund steht in England ohne Gegenstück da und übertrifft an archäologischer und historischer Bedeutung das Boot König Alfreds, das vor wenigen Jahren in Walthamstown gefunden wurde. Ein großer Teil des alten Fahrzeuges, das völlig aus Eiche gebaut war, liegt noch im Schlamm begraben, und erst nach der völligen Freilegung werden die genauen Größenverhältnisse festgestellt werden können.

Allem Anschein nach hat man es mit einem Schiffe zu tun, das eine Länge von etwa 50 Fuß bei einer Breite von 16 Fuß hatte. In dem großen Boote fand man interessante Stücke römischer Töpfereien, Knochenreste, Eisen- und Glasgeräte und eisenbeschlagene Sohlen für die Fußbekleidung. Besonders interessant aber sind die Münzen, die zugleich wertvolle Anhaltspunkte für das Alter des Fahrzeuges liefern. Man fand eine Münze von Tetricus in Gallien (268—273), eine andere Münze, die das Zeichen des Carausius in Britannien zeigte (286—293), und eine dritte Münze mit der Prägung des Allectus in Britannien (293—296). Die Sachverständigen, die die Funde geprüft haben, weisen das Schiff dem Ende des dritten oder dem Anfang des vierten Jahrhunderts nach Christo zu. Die Stelle, wo das Fahrzeug liegt, bildete zur Zeit der Römer anscheinend eine Sandbank im Flusse, an der das große Boot offenbar gestrandet ist. Alle Einzelheiten weisen darauf hin, daß das Fahrzeug zu der großen Flotte gehörte, die Carausius baute, um gegen die baltischen Stämme, die Feinde des römischen Reiches, Krieg zu führen. Carausius segelte von Boulogne nach Britannien und setzte sich hier als unabhängiger Kaiser von Britannien fest. Die römischen Annalen berichten nur wenig von dieser Episode, aber sie lassen erkennen, daß die Herrschaft des Carausius, die sieben Jahre währte, für Britannien eine Zeit des Friedens und des Fortschrittes wurde. Noch heute leben in den Volksliedern der Hochländer die Erinnerungen an diese Epoche fort, und auch in den Gesängen des Ossian wird von dem großen römischen Seehelden gesprochen, der Britannien erfolgreich gegen seine festländischen Feinde schützte. Carausius wurde in London ermordet; ihm folgte Allectus, der im Jahre 296 von Constantius, dem Cäsar von Rom, auf seinem Inselreich angegriffen und geschlagen wurde.

Das nun aufgefundene altrömische Schiff ist also eines der Fahrzeuge, die die erste britische Flotte bildeten, die die Wogen durchschnitt und das Inselreich verteidigte. Der Grafschaftsrat hat umfassende Vorbereitungen getroffen, um die kostbare Reliquie zu heben. Sie soll dann zunächst im Hornimmuseum ihren Platz erhalten, bis ein geeigneter Ort gefunden ist, an dem dieses erste britische Kriegsschiff der Oeffentlichkeit zur Besichtigung freigegeben wird.