

Vossische



Zeitung

Königlich privilegierte Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen.

Die Vossische Zeitung erscheint täglich zweimal (morgens und abends), am Sonn- und Festtagen nur einmal. Beilagen und Seitenrubriken: Grundstücks-, Hypotheken- und Geldverkehr (täglich), Sport-Nachrichten (Montags früh), Literarische Umschau, Für Reise und Wanderung, Gross Berlin, Wirtschafliche Sonntagbeilage, Aus der Frauenwelt. Man abonniert für auswärts bei allen Postanstalten Deutschlands, Österreich-Ungarns etc. Post-Zeitungspreis S. 822, für Gross Berlin bei allen Zeitungs-Expeditoren sowie in der Haupt-Expedition und in den nebenstehend aufgeführten Filialen.

Bezugspreis: für Gross Berlin durch die Zeitungs-Expeditoren monatlich 2 M. 70 Pf., bei täglich zweimaliger freier Zustellung, durch die Post monatlich 3 M. 60 Pf. oder vierteljährlich 7 M. 50 Pf. ausschliesslich amtliche Anzeigen staatlicher oder städtischer Behörden 40 Pf., Montagsausgabe und für Reise und Wanderung 60 Pf., Abendausgabe 70 Pf., im übrigen Berechnung nach Schriftarten laut Tarif. — Haupt-Expedition: C. J. Brecht, Str. 60, Filial-Expeditoren: W. S. Potzdamer Str. 134a, W. 60, Tauentzienstr. 7, W. 62, Lutherstr. 21, S. 14, Neue Robertstr. 18, C. 27, Holzmarktstr. 13.

Im Verlage Vossischer Erben.

Haupt-Geschäftsstelle Breite Straße 8/9, Berlin C.

Verantwortl. Redakteur (mit Ausnahme des Samstags) G. Bachmann in Berlin.

Die preussische Lehrerbefoldung.

Von G. Rengel, Berlin.

Die Zahl der Beamten, die eine Gehaltserhöhung erfahren soll, wächst immer mehr. Nachdem im Reich das Entgelt der Vorklassisten von 3900 auf 3600 M. verbesert worden ist, hat Preussen für die Eisenbahnbeamten dieselbe Erhöhung in Aussicht genommen und jetzt sollen auch die Gerichtsbeamten, die bisher 1650—3900 M. bezogen, mit den beiden anderen Gruppen gleichgestellt, d. h. ihnen 2100—4500 M. erhöht werden. Diese Entscheidung, durch die Leertungsverhältnisse bedingt, wird schliesslich auch die anderen Beamtenklassen ergreifen. Da aber die Volkshauslehrer unter allen mittleren Beamten das niedrigste Normalgehalt beziehen, es beträgt 1400—3900 M., so erscheint es nur selbstverständlich, dass man sich auch ihrer erinnert.

Bei der Beratung des Lehrerbefoldungsgesetzes 1908/09 haben alle Parteien, mit Ausnahme der Konservativen, die Notwendigkeit anerkannt, die Lehrer im Gehalt mit den Verwaltungskräften gleichzustellen, d. h. ihnen 2100—4500 M. zu gewähren. Die fehlenden Mittel hinderten die Erfüllung dieser Absicht, nur mit Mühe war es möglich, die Gleichstellung mit den Vorklassisten zu erreichen. Sie wird jetzt aufs neue durchgedrungen, und die Lehrer bleiben nun auch hinter diesen Anfangsgehalt um 400 M. im Entgelt um 300 M. zurück. Das ist aber noch nicht alles. Denn da die Lehrer erst in 31. die Vorklassisten aber in 21. Dienstjahren das Höchstgehalt erreichen, so sind die Alterszulagen der letzteren natürlich weit höher, und die Differenz steigt auf einzelnen Stufen bis zu 700 M. jährlich. Die Disziplinagen aber können nur in ganz geringem Umfange einen Ausgleich bringen, da von nur 30 000 Schulverwaltern nur 2000 das Recht haben, sie zu gewähren (den anderen ist die „Prämie“ angelegt worden), und da nur etwa 700 von diesem Recht Gebrauch machen. Der Wunsch der Lehrerschaft geht deshalb dahin: Wie die Vorklassistengehälter vor einer allgemeinen Befoldungsreform erhöht werden, so möge zu gleicher Zeit allen Lehrern aus Staatsmitteln die Disziplinage von 900 M. in der Weise geändert werden, dass 400 M. davon auf das Anfangsgehalt kommen und die anderen 500 M. auf die Alterszulagen verteilt werden. Dann können sie im Anfangsgehalt zwar auch nur den Vorklassisten gleichgestellt, näherten sich aber wenigstens im Entgelt den Sekretären mehr als bisher. Diese Regelung würde allerdings den Lehrern in Berlin schaden. Diese Regelung würde allerdings den Lehrern in Berlin schaden. Diese Regelung würde allerdings den Lehrern in Berlin schaden.

Die Befoldungsbedürftigkeit der preussischen Lehrerbefoldung an vielen Stellen ist, zeigen die Ergebnisse der amtlichen Schulstatistik von 1912, danach besitzen 28 653 Lehrer ein Dienstverhältnis mit Einkünften des Wohnungsgeldes von 1800 M. und weniger, 15 194 davon müssten sich sogar mit 1500 M. und weniger begnügen. Rund 42 v. S. aller Lehrer blieben unter der Grenze von 2400 M. Das Höchstgehalt aber bezogen nur 12,58 v. S., und die Annahmehöhe auf die höchste Pension hatten sogar nur 3,19 v. S., welches eine Folge der Besetzung des Endgehaltes nötig sind, die in der gefamten preussischen und deutschen Beamtenbefoldung ohne Beispiel besteht.

Preussen ist mit seinen Lehrergehältern auch hinter mehreren anderen Staaten zurückgeblieben. Württemberg und Baden zahlen 1600 M. Anfangsgehalt, und halten dabei (mit Einkünften von 10 v. S. Wohnungsgeld) 1500 bis 3900 M., Oldenburg 1650—3750 M. Und wenn man weiß, dass Preussens Volkshauslehrer noch nicht einmal die Hälfte des Gehalts der Oberlehrer beziehen, so ist auch das ein Beweis dafür, dass ihr Dienstverhältnis mindestens so reformierungsbedürftig ist wie das der Vorklassisten. Möchte die Staatsregierung, die jetzt auf allen Gebieten der Volkshauslehrer, namentlich auf dem der Jugendpflege, die Anforderungen an die Volkshauslehrer immer mehr steigert, sich dieser Einsicht nicht verschließen!

Die Grenzen Neuberbiens.

Erklärung der Missionen.

Belgrad, 9. September. (Eigener Drahtbericht.) Unsere Korrespondenten. Die bereits seit längerer Zeit erwartete Erklärung Serbiens, die durch die Abgrenzungserklärungen mit Montenegro verzögert wurde, ist heute im Wege einer feierlichen Proklamation gleichzeitig mit der Veröffentlichung des ratifizierten Bukarester Vertrages erfolgt. Die Angliederung der neuen Territorien erfolgt in den Grenzen, welche bestimmt sind gegenüber Bulgarien durch den Bulgarisch-Friedensvertrag, gegenüber Griechenland durch den deutsch-bulgarischen Vertrag, gegenüber Albanien durch die vorläufige Demarkationslinie in Gemässheit der Beschlüsse der Bonner Konferenz bis zur endgültigen Abgrenzung durch eine internationale Grenzkommission, gegen Montenegro durch die vorläufige Demarkationslinie, gegen miltarische Expeditionen bis zur endgültigen Abgrenzung und gegen Albanien und die Herzegowina durch die bisherige Grenze.

Untergang des Marineluftschiffs „L. I“ in der Nordsee.

13 Personen der Besatzung ertrunken — 7 gerettet.

Die deutsche Luftschiffahrt ist gestern von einem schweren Unglück betroffen worden, das, soweit die vorliegenden Nachrichten erkennen lassen, sich ohne menschliches Verschulden ereignet hat. In der Nähe von Helgoland ist „L. I“, das einzige Luftschiff, das bisher der Marine zuerzählt ist, — ein zweites unternimmt gegenwärtig von Wilhelmshaven aus seine Probefahrten — von einem Sturm erfasst und auf die See niedergebückt worden, wobei es auseinanderbrach. Von der Besatzung, die 20 Personen zählte, haben, wie zu befürchten ist, dreizehn den Tod in den Wellen gefunden. Nach der Zahl der Opfer, die die Vernichtung des „L. I“ gefordert, ist es die grösste Katastrophe, die die junge und doch an Schicksalschlägen überreiche Geschichte der Luftfahrt aufzuweisen hat. Aber auch der Untergang von „L. I“ wird so wenig wie die Katastrophen von Escheringen und Wellburg den Giegeszug des lebhaften Luftschiffes aufhalten.

Nachstehend geben wir die bis zur Stunde eingetroffenen Nachrichten in der Reihenfolge wieder, in der sie uns zugehen: Helgoland, 9. September. (Eigener Drahtbericht.) Das Marineluftschiff „L. I“, das heute abend gegen 5 1/2 Uhr Helgoland überflog, ist gegen 7 Uhr etwa 18 Seemeilen von Helgoland entfernt. Um diese Zeit hatte an der Küste plötzlich ein orkanartiger Sturm eingesetzt, der dem Luftschiff verhängnisvoll geworden ist. Bei seiner Annäherung auf Helgoland wurde es noch von zwei Jungfern umkreist, ein Beweis, dass das Wetter um diese Zeit noch ruhig war. Der Führer des Luftschiffes, das seit Mittag mit der Hochflotte manövrierte, war Kapitänleutnant S. S. Fanne.

Helgoland, 9. September. Sobald das Unglück des Marineluftschiffes „L. I“ bemerkt wurde, eilten Torpedoboote der Umlagestelle zu. Sechzehn Mann von der Umlage des Luftschiffes werden vermisst. Soweit bisher bekannt, sind nur sechs Personen gerettet. Das Luftschiff ist gesunken. Es hat den Tag über ruhiges Wetter gehabt; gegen Abend setzte aber ein orkanartiger Sturm mit Regen ein.

Hamburg, 9. September. (Eigener Drahtbericht.) Von den zur Rettung ausgesandten Torpedobooten wird funktentelegraphisch gemeldet: Sechs Personen konnten gerettet werden, während sechzehn Mann der Besatzung noch vermisst werden. Auch der Führer des Luftschiffes, Kapitänleutnant S. S. Fanne scheint ertrunken zu sein. Die Unfallstelle liegt 18 Seemeilen nördlich von Helgoland.

Helgoland, 9. September. (Eigener Drahtbericht.) Das Luftschiff flog heute aus etwa 100 Mtr. Höhe auf das Meer. Der Abzug wurde von Kriegsschiffen bemerkt, die sofort zu Hilfe eilten. Die Unfallstelle liegt etwa 18 Seemeilen nördlich von Helgoland entfernt, zwischen Helgoland und Westerland.

In Helgoland rief die Katastrophe grosse Trauer hervor. Die Reunion im Kurhaus wurde abgelehnt.

Wie das Unglück geschah.

Helgoland, 9. September. Das Marineluftschiff „L. I“, das von Kapitänleutnant Fanne geführt wurde, ist von einem plötzlich einsetzenden orkanartigen Sturm erfasst und auf die See niedergebückt worden, wobei es auseinanderbrach. Das Luftschiff ist etwa eine Stunde später gesunken.

Hamburg, 9. September. (Eigener Drahtbericht.) Als das Luftschiff in den Aufwind geriet, landete es einen Funkenstrahl aus, das ist sich in gefährlicher Lage befand. Die Nachricht wurde in Helgoland aufgefunden, und sofort eilten mehrere Torpedoboote zu Hilfe. Diesen gelang es, sieben Mann der Besatzung zu retten, während 13 Mann ertrunken sind, unter ihnen wahrscheinlich auch der Führer des Luftschiffes, Kapitänleutnant S. S. Fanne. Unter den Geretteten befinden sich die beiden Oberleutnants S. S. Grimm und W. Endt sowie der Obermaschinist Behmann. Beim Aufschlag auf das

Wasser brach das Luftschiff mitten entzweit und sank bald darauf.

Helgoland, 9. September. (Eigener Drahtbericht.) Bei der Katastrophe der „L. I“ wurden 7 Mann gerettet, während 13 ertranken. Die Katastrophe geschah, als der Wind aus Ostnordwest aufsprang nach Nordost. Die Manöver der Hochflotte wurden nicht abgebrochen.

Die Besatzung des „L. I“.

Hamburg, 9. September (nachts). An Bord des bei Helgoland verunglückten Luftschiffes „L. I“ befanden sich folgende zwanzig Personen: Korvettenkapitän Meising, Kommandeur der Marineluftschiffabteilung, Kapitänleutnant Fanne als Führer, ferner die Oberleutnants zur See W. Endt und Grimm, die Obermaschinisten Behmann und Schönmüller, der Ingenieur W. Behner, Obermaschinist Behmann, Steuermann Zimmermann, Oberflughelfer Walle, Signalmaat Rißner, Bootsmann Damsner, Bootsmann Menge, Obermaschinist Müller, R. S. und Schönmüller, Maschinistmaat Storohm, Funkenmaat Schieler und Helgmeier, Maschinistmaat Bruber und Obermaschinistmaat Adam.

Die Geretteten.

Hamburg, 9. September (nachts). Wie das Marineluftschiffkommando erfährt, sind folgende Personen gerettet worden: Die Oberleutnants zur See W. Endt und Grimm, die Obermaschinisten Behmann und Schönmüller, die Funkenmaat Schieler und Helgmeier. Der Name der lebendigen geretteten Person kann noch nicht angegeben werden.

Korvettenkapitän Meising, der sich gestern an Bord des „L. I“ befunden hat und verunglückt ist, war der Kommandant der im Laufe dieses Sommers neu gebildeten Marine-Luftschiffabteilung. 1894 in die Marine als Seefahrer eingetreten, wurde er am 25. Oktober 1897 zum Leutnant z. S. und am 18. Juni 1900 zum Oberleutnant z. S. befördert. Als solcher war er auf der „Möwe“ zur australischen Station kommandiert, kam 1902 zur I. Marine-Inspektion und im folgenden Jahre zum Torpedobootkommando. Am 21. März 1905 wurde er Kapitänleutnant und gleichzeitig dem Einheitsflieg „Eiffel“ zugeteilt. Von Herbst 1905 bis Herbst 1906 fand er auf der I. West-Division und wurde dann Führer z. S. Kompanie der Kommando an und wurde 1908 Adjutant bei der West- u. Ost. Auf diesem Posten stand er bis 1910, um dann Erster Offizier des grossen Kreuzer „Gaula“ zu werden. Am 11. Dezember als zum Korvettenkapitän befördert, wurde er 1912 zum Regierat für Luftschiffwesen in das Reichsmarineamt kommandiert; in diesem Sommer wurde er an die Spitze der Marine-Luftschiffabteilung gestellt.

Kapitänleutnant Fanne, der das verunglückte Luftschiff gefahren führte, war seit dem Sommer Luftschiffkommandant der Marine-Luftschiffabteilung, die der Inspektion der Küstenartillerie und des Mittelmeeres zugeteilt ist. Er ist am 10. April 1901 in den Dienst der deutschen Marine eingetreten und am 22. April 1902 wurde er Leutnant und war als solcher dem Einheitsflieg „Eiffel“ zugeteilt, bei dem er auch blieb, nachdem er am 30. März 1906 zum Oberleutnant befördert worden war. Im Herbst 1908 wurde er Geschwaderführer bei der I. West-Division und kam 1909 auf das Kanonenboot „Jaguar“. 1911 war er zum Ersten Offizier der I. West-division in Kiel kommandiert und wurde im Oktober desselben Jahres zum Kapitänleutnant auf Befehl des Reichsmarineamts ernannt. Kapitänleutnant Fanne gehörte zu den bestkennenden Offizieren der deutschen Marine, dessen bisherige Leistungen noch viel von höherer von Luftschiffen ausgebildet war. Kapitänleutnant Fanne lebt im 33. Lebensjahre und ist der Sohn eines Pastors in Hamburg.

Eine Darstellung der Katastrophe:

Das Luftschiff „L. I“ war seit mittags 12 Uhr auf der See. In den Stunden befanden sich 22 Personen, Offiziere und Matrosen, die sich in der Bekleidung der Ballons abwechseln sollten, da eine etwa stoffartige Leinwand angebracht war. Bis gegen 6 Uhr abends hatte „L. I“ sich in der Nähe der Insel aufgehalten, wo auch die Leinwand durchsichtige Charaktere trug, welche der Ballon sich ab und an in 1800 bis 1500 Mtr. Höhe gehalten, um