Kompositen.

Wie mag es kommen, wird mancher Naturfreund fragen, daß nun die Körbchenblumen oder, wie der Botaniker sagt, die Kompositen, so zahlreich auf dem Plane erscheinen? Die Familie der Körbchenblüher, bei denen — wie der Name verrät — der ganze Blütenstand ein Körbchen, eine Vielheit von Einzelheiten ist, bildet die höchste Entwicklungsstufe der zweisamenlappigen Gewächse und ist die artenreichste Familie aller blütentragenden Pflanzen. Weit über zehntausend verschiedene Arten sind bekannt. Unter den einsamenlappigen Pflanzen stellen die Orchideen mit rund achttausend Arten die größte Familie dar. Diese beiden höchstentwickelten Pflanzenfamilien haben zweierlei gemeinsam, zum ersten die möglichst raffiniert durchgeführte Vermeidung der Selbstbestäubung, zum zweiten die Fähigkeit weitester Verbreitung der Art. Auf die unendlich mannigfaltigen Einrichtungen einzugehen, durch die die Kreuzbefruchtung, also Fremdbestäubung gesichert und die Selbstbestäubung verhindert wird, würde zu weit führen. Wer Lust hat, studiere in dieser Hinsicht einmal die Blüten der blauen Zichorie, die jetzt an allen Wegen als „Wegwarte" blüht, der Schwarzwurzel, des Löwenzahns und des Habichtskrautes oder die des Huflattichs, der Aster, des Katzenpfötchens, der Arnika, die übrigens unter Schutz steht, der Kamille, des Gänseblümchens oder einer anderen Gruppe, wie Kornblume, Zweizahn, Sonnenblume, Rudbeckia und andere! Die Natur bietet ja bis in den späten Herbst hinein immer wieder unerschöpfliches Material und predigt uns die Liebe zur Pflanzenwelt das ganze Jahr hindurch. Gerade die typischen Körbchenblüher des Herbstes, die in den Gärten noch einmal sommerlich leuchtende und flammende Farben hervorzaubern, wollen beachtet und betrachtet sein. Daß sie so spät auf den Plan treten, liegt wohl an der langen Vorbereitungszeit, die sie benötigen, ehe sie zur Hochzeit rüsten können. Warum aber gerade sie diese lange Zeit brauchen, das ist eine Frage, die ein sehr schwieriges, noch lange nicht gelöstes botanisches Problem anschneidet. Das große Rätselraten macht uns die „Kompositen" nur noch interessanter.

Was bringen die Kinos?

Kammer-Lichtspiele. „Der Ritt in die Sonne", die Verfilmung des Rosenhayn-Jacobyschen Romans, erheitert und unterhält aufs beste auch in der jetzigen Wiederholung vermöge der lustigen Fragestellung — ist dieser Gauner nun Vandergould oder nicht? —, der köstlichen Handlungsdurchführung, die durch eigene Einfälle des Regisseurs wesentlich bereichert ist, der herrlichen Landschaftsaufnahmen (Berlins Tiergarten, Karlsbads Sprudel, Londons Straßengewühl, Genuas, Neapels, Palermos Schönheiten) und der launigen Darstellung durch Pavanelli, Heidemann, der charakteristischen durch Kahle, Mierendorff, Elga Brink. Da es der Millionäre besonderer Ehrgeiz ist, nicht wegen ihres Geldes, sondern ihrer Person geliebt zu werden, und es für sie doch so schwer, unerkannt durch diese Welt zu kommen, verfällt der junge Vandergould auf die Idee, als Vagabund en compagnie die Freundschaft seines Jonny und die Liebe seiner Dina zu erproben. Da beide von hinreißender Verläßlichkeit sind, kann er nach der Fahrt in die Sonne Italiens noch den Ritt in die des Liebesglücks unternehmen. Bis zuletzt weiß auch der Findigste nicht, woran er ist, weil Rosenhayn—Jacoby höchst gerissen die neckische Art durchführen, nach einzelnen Ausblicken auf die Wahrheit gleich wieder neue Tintenfisch-Wolken zu verstreuen. In den Lustige-Witwe-Szenen Heidemanns wird wahrhaft goldiger Filmhumor entwickelt.

—* **Verbot des Photographierens auf Straßen, Wegen und Plätzen in Leipzig.** Wie in Dresden und anderen Städten, so hat auch in Leipzig der Gewerbebetrieb der Straßenphotographen in letzter Zeit außerordentliche Ausmaße angenommen und zu zahlreichen Verkehrsstörungen und Belästigungen des Publikums geführt. Das Polizeipräsidium zu Leipzig hat sich deshalb in Uebereinstimmung mit dem Rat der Stadt Leipzig veranlaßt gesehen, das gewerbsmäßige Photographieren sowie das Anbieten gewerbsmäßigen Photographierens einschließlich der sogenannten Gehfilmaufnahmen auf allen Straßen, Wegen und Plätzen des Stadtgebietes Leipzig zu verbieten, soweit nicht im Einzelfalle besondere Genehmigung des Rates hierzu erteilt wird.

—* **Revue im Königshoftheater.** Eine Revue, die es wagen kann, sich weiter zu „dichten", muß schon ihres Erfolges sicher sein. Die „Sunden der Erde" im Königshof konnten es wagen. Mit einem zweiten Bummel aus dem Himmel zur Erde will Petrus mit seinen vielen, kleinen, hübschen Engelchen die Schulden bezahlen, die er bei seinem ersten Bummel gemacht hat. Ob es ihm gelingt, scheint zweifelhaft, denn zuletzt flüchtet er mit seiner ganzen mit Siegelmarken versehenen Engelschar (man frage nicht wo!) in höchster Angst durch den erstaunten Zuschauerraum wieder in den Himmel. Unten erlebt er neben den Hauptszenen des ersten Teils eine Reihe neuer liebenswürdiger Erbsünden, und das Publikum geht mit; es füllt überdies jeden Abend das große Theater und sorgt sogar an manchen Tagen für ausverkaufte Häuser. Von den neuen Sachen machte viel Spaß eine kleine Karikatur auf amerikanische Stepp-Tanz-Sänger „Girl and Boy", in der Lando Lavals mimische Wandlungsfähigkeit glänzend ins Licht tritt. Bertha Müller, die sich immer mehr als große Figur erweist, blendet im „Neuesten Schlager", einer internationalen Bearbeitung der „Bananen" mit rassiger Darstellung und liefert ein kleines Prachtstückchen schauspielerischer Leistung in der toll und doch nicht unmöglich erfundenen „Nackten Tatsache", einer prächtigen Sprech-Skizze, in der auch Ralph Georgi eine hübsche schauspielerische Gabe bietet. In der „Büchse der Pandora" wird ein Blick in die „Arbeit" eines Agenten für Tänzerinnen geboten, der natürlich Anlaß zu wirklichen Revuescherzen bietet. Ein „Abend bei Vater Rhein" ist eine reizende Sache, die man gleich miterleben möchte ... na, bei solchen „Studenten"! Hier wie anderwärts, besonders auch in der Wiederholung der Opernskizze „Spielereien einer Kaiserin" wirkt die wirklich beachtliche Stimmbegabung und die gute musikalische Schulung einer großen Anzahl der Darsteller außergewöhnlich stimmungschaffend und warm. Die Zauberszene ist unter dem Titel „Die mysteriösen Dienstboten" neu aufgemacht und findet Riesenbeifall. Ueberhaupt: „Beifälle" gibt es bei dieser Revue, wie sie der Königshof wohl kaum bisher gehört hat. Das lustige und stimmungsreiche Sammelsurium bleibt bis zum 30. August.

— **Deutscher Esperanto-Bund e. V., Zweigverein Dresden.** In der Monatsversammlung am Freitag, dem 19. August, 7,45 Uhr, im Kasino Gebr. Arnhold, wird die bevorstehende Winterarbeit auf dem Gebiete der Welthilfssprache besprochen werden, während im zweiten Teile des Abends Schulleiter Hahn, Gohlis, in Esperanto über den glänzend verlaufenen 19. Esperanto-Weltkongreß in Danzig berichten wird. Gäste sind willkommen.

—* **Durch Einbruchsdiebstahl** in ein Fahrradgeschäft in Vorstadt Laubegast in der Nacht zum 13. August 1927 wurde ein Herrenfahrrad (Renner) mit weinrotem Gestell, Marke Diamant, Nr. 59[illegible]73, und ein Damenfahrrad mit schwarzem, grün abgesetztem Gestell, Marke Diamant, Nr. 565282, gestohlen. Ferner wurde in der Nacht zum 15. August 1927 in einen Schrebergarten an der Burgwartstraße in Vorstadt Naußlitz eingebrochen, wobei elf Hühner gestohlen und an Ort und Stelle abgeschlachtet wurden.

—* **Fingierter Ueberfall.** Anfang dieses Monats wurde der Kriminalpolizei von drei Schulknaben angezeigt, daß sie in der Köhlschenbroder Straße von einem unbekannten Radfahrer überfallen worden seien, der einem von ihnen ein Geldtäschchen mit 41 Mark gestohlen habe. Dem erörternden Beamten, der schon von Anfang an Zweifel in die Angaben der Knaben setzte, gaben sie schließlich nach längerem Leugnen zu, daß sie den Ueberfall nur fingiert und das Geld verloren hätten.

—* **Die Feuerwehr** wurde am Montag vormittag 9.30 Uhr nach der Bahnunterführung der verlängerten Hansastraße gerufen, wo eine Menge Abraum brannte. 11.25 Uhr war Turnerweg 2 im Hofe eine geringe Menge Teer durch Ueberkochen in Brand geraten. 5.30 Uhr nachmittags wurde nach der Schandauer Straße 76 ausgerückt, wo ein Lastauto in eine Straßenbaugrube eingesunken war. Am Dienstagmorgen 3,55 Uhr fand ein Alarm nach der Köhlschenbroder Straße 24 statt. Hier waren in einem Schuppen eines Fabrikgrundstückes eine Menge Sägespäne, Säcke, Treibriemen, gebrannte Gerste sowie das Dach in Brand geraten. Das Feuer wurde mit zwei Schlauchleitungen unter Verwendung eines Steckleiterganges gelöscht.

Die Müglitztalbahn.

Mit dem Ausbau zur Vollbahn muß endlich Ernst gemacht werden!

Der Verein für Wasserwirtschaft im Müglitztal e. V., Lauenstein i. S., bittet uns um Abdruck folgender Ausführungen:

In Nr. 372 der „Dresdner Nachrichten" vom 10. August ist von der Reichsbahndirektion Dresden folgende Erklärung veröffentlicht worden:

„Der Wiederaufbau der zerstörten Bahnstrecken muß zunächst ohne Rücksicht auf spätere Aenderungen, die etwa durch die jetzigen Erfahrungen der Hochwasser-Katastrophe bedingt sind und noch eingehender Prüfung mit den zuständigen Regierungsstellen bedürfen, mit Hilfe von Notbauten geschehen, um den schwer betroffenen Bewohnern der beiden Täler baldigst wieder Lebensmittel, Kohlen und Rohstoffe mit der Eisenbahn zuzuführen und die zum Wiederaufbau nötigen Baustoffe heranzuschaffen. Der Stand der Bauarbeiten ist zurzeit der, daß die Linie Pirna—Gottleuba voraussichtlich Mitte dieser Woche bis Langenhennersdorf, Ende des Monats bis Bahnhof Berggießhübel und spätestens Mitte Oktober bis Bahnhof Gottleuba in Betrieb genommen werden kann. Der Notausbau der weitaus schwerer beschädigten und zum Teil verschwundenen Linie Heidenau—Lauenstein wird sich auf eine längere Zeit erstrecken, doch wird danach gestrebt, unter Einsatz aller Kräfte auch diese Linie bis Ende dieses Jahres in voller Ausdehnung als Notbau fertigzustellen. Entsprechend dem Baufortschritt sollen Teilstrecken der Linie schon vorher in Betrieb genommen werden. Genaue Zeitpunkte für die Wiederaufnahme des Betriebes auf den einzelnen Teilstrecken lassen sich indessen nicht angeben."

Die innerhalb von 30 Jahren zum zweiten Male aufgetretene Hochwasser-Katastrophe hat seit 1897 nun auch zum anderen Male mit der Zerstörung der Müglitztalbahn ganze Arbeit gemacht. Wie vor 30 Jahren, sind Bahndämme und Brücken gebrochen, die Gleise hängen in der Luft und teilweise ist von der Eisenbahn überhaupt nichts zu sehen. **Soll nun der Schienenweg in das östliche Erzgebirge, welcher den Einwohnern der Großstadt Dresden, in einer kurzen Strecke eine Höhenlage von 800 Meter und mehr erschließt, jetzt nochmals für eine Kleinbahn ausgebaut werden?** Die Entfernung von Dresden bis zur Umsteigestation Heidenau beträgt 12,5 Kilometer. Von da an beginnt die Kleinbahn, welche bis Altenberg eine Strecke von 41,8 Kilometer durchläuft, obgleich die Luftlinie nur 25 Kilometer beträgt.

Die Ausführungen der Reichsbahndirektion Dresden lassen nun erkennen, daß man bahnseitig den Ausbau der Strecke zunächst als Notbau betrachtet.

Was soll hier Notbau besagen?

Will die Reichsbahn mit den 30 Tonnen schweren Lokomotiven auf den Notbrücken im Schritt fahren? Will sie auf provisorischen Dämmen ihr Material und die Güter aufs Spiel setzen? Will sie damit auch auf den Personenverkehr verzichten? Will sie es verantworten, vom nächsten Hochwasser die Notbauten wieder vernichten zu lassen? Berücksichtigt sie nicht, daß die Talsperren erst in drei Jahren in Tätigkeit treten können, und daß ihr in dieser Zeit die schwersten Schäden täglich drohen? Könnte man aus der Erklärung nicht herauslesen, daß die Reichsbahn vielleicht gar nicht die Absicht hat, an Stelle der Kleinbahn eine Vollbahn zu errichten? Steht die Erklärung nicht aus, als ob es ihr jetzt nur darauf ankommt, die Gemüter zu beruhigen und das Volk dann vor die Tatsache zu stellen

die Kleinbahn geht wieder und bleibt.

Wenn der Reichsbahn das Wetter hold ist und nicht den ganzen Flickkram wieder zerstört, bevor die Talsperren schützend wirken können. Ist es für die Reichsbahn nicht im hohen Maße bedenklich, jetzt zum dritten Male ein Unternehmen zu finanzieren, das keinen Pfennig mehr wert ist?

Die zweite Hochwasserreparatur, welche die Schäden des 8./9. Juli d. J. beseitigen soll, wird etwa sieben Millionen Reichsmark kosten. Die Reparatur nach dem Hochwasser vor 30 Jahren kostete etwa vier Millionen, soviel wie der Neubauwert betrug. In der Zwischenzeit hat man den Oberbau verstärken müssen und die Strecke bis Altenberg von Geising ausgebaut. Der Bahnwert wird heute etwa, falls er in seiner jetzigen Form wieder in Betrieb kommt, 15 Millionen Reichsmark betragen.

Ist es dann überhaupt noch möglich, auch nur den kleinsten Gewinn aus der Anlage herauszuwirtschaften, zumal

die Kleinbahn doch alles andere als leistungsfähig

ist? Muß die Verwaltung da nicht laufend mit Verlusten rechnen? Während eine Vollbahn, auch wenn sie heute 20 Millionen Reichsmark auszubauen kostet, sich immer noch rentieren wird, da sie unbeschränkt in ihrer Leistung den großen Verkehr, der dann kommt, bewältigen kann, weil ferner die hohen Unkosten für die Umladung in Heidenau erspart, die Umladeschäden gänzlich behoben und die Frachten am großen Tarif gemessen billiger werden.

Die Reichsbahn ist das größte nationale Unternehmen. Sie ist sich ihrer Verantwortung sonst durchaus bewußt.

Warum soll nun gerade das Müglitztal von dieser Einsicht nichts profitieren?

Das Nebeneinanderbestehen von Straße und Eisenbahn, die sich im Müglitztale fortwährend kreuzen, ist an sich schon ein Zustand, der für die moderne, entwickelte Verkehrstechnik gar nicht mehr möglich erscheint. Das Müglitztal bildet in seiner ganzen Ausdehnung eine Kette der hervorragendsten landschaftlichen Schönheiten, aber lebensgefährlich ist der Verkehr in ihm für die Passanten der Eisenbahn sowie der Straße in hohem Maße. — Die Reichsbahn steht überall auf dem Standpunkt, ihren Verkehr unabhängig von dem Straßenverkehr zu machen. Am leichtesten kann sie das, wenn sie eine Vollbahnstrecke baut. Für die Dresdner Bewohner ist es heute eine der wichtigsten Fragen, in kurzer Zeit auf den Erzgebirgskamm zu gelangen.

Die Kleinbahn ist für die Bewältigung dieser Aufgaben gänzlich ungeeignet. Sie stellt an den erholungsuchenden Großstädter, mit ihrem

langsamen und ganz unhygienischen Transport

in engen, überfüllten, wackelnden und stoßenden Wagenkästen, so große Anforderungen an Zeit und Gesundheit, die den meisten einen Verzicht auferlegen, ehe sie sich entschließen, sechs Stunden solcher Bahnfahrt für ein paar Stunden Erholung in reiner Luft zu opfern. Der Kampf um einen Stehplatz in der Schmalspurbahn artet in Heidenau oft in bedenklicher Weise aus, so daß schon vor geraumer Zeit Stimmen laut geworden sind, mit diesen, für heutige Verhältnisse ganz unhaltbaren Zuständen endlich Schluß zu machen. Die Bewohnerschaft des östlichen Erzgebirges ist jetzt wirtschaftlich lahm gelegt. Hier kann nur geholfen werden, wenn durch großzügiges Eingreifen der Reichsbahn die bisherigen Mängel beseitigt werden.

Besonders die Industrie fordert einen endlichen Wandel.

Die gewerblichen Unternehmungen des Tales leiden außerordentlich schwer unter den Nachteilen, welche ihr der Kleinbahnverkehr bringt. Der durch alle möglichen Einschränkungen zum großen Teil illusorische Rollbockverkehr überwindet die Hemmungen des Umladens der Güter in Heidenau zumal er nur bis zu einer gewissen Höhe im Tale möglich ist, nicht. Es ist für den Industrieunternehmer im Müglitztal von jeher besonders schwer gewesen, seine Waren abzusetzen, weil der Verbraucher durch die Beschädigung der Güter beim Umladen immer Grund zum Klagen hat. Am Geisingberg wird Basalt für Straßenschotter gebrochen. Durch die außerordentliche Belastung der Landstraßen mit dem Autoverkehr steigert sich der Bedarf im Bezirk Dresden und darüber hinaus fortgesetzt. Das Umschaufeln des Basaltes in Heidenau führt bei dem lebhaften Verkehr aber dauernd zu Stockungen, was zur Folge hat, daß die Fabrikanten oft wegen Kohlenmangel ihren Betrieb stillegen müssen und ihre Lieferungsverpflichtungen nicht einhalten können.

Die Erklärung der Reichsbahn vom 10. August klingt sehr freundlich, wenn sie ihre Bereitschaft betont, der Bevölkerung so schnell wie möglich wieder Güter zuzuführen. — Das Unglück vom 8. Juli ist geschehen. — Die Staatsregierung will

so schnell wie möglich eine 8½ Meter breite Landstraße durch das Müglitztal

führen. Der Ausbau der Straße kann sehr beschleunigt werden. Wenn dazu das jetzige Bahngelände verwendet wird, ist damit zu rechnen, daß eine leistungsfähige für den Verkehr von Lastkraftwagen geeignete Straße schneller fertig gestellt ist, als der Notbau der Kleinbahn. Es wäre ein zunächst durchaus erträglicher Zustand, den Personen- und Güterverkehr auf der Landstraße abzuwickeln. Daß die Bahn nicht zu entbehren ist, versteht sich ganz von selbst, denn in schneereichem Winter ist ein Massenverkehr von Ausflüglern nach dem Erzgebirgskamm ohne Bahn nicht zu bewältigen. Da aber die Reichsbahn selbst erklärt, daß sie hofft, am Ende des Jahres, was wir nicht glauben, den Notbetrieb eröffnen zu können, so ist sowieso damit zu rechnen, daß für den nächsten Winter, soweit sich der Personenverkehr nicht per Auto durch das Müglitztal machen läßt, über Kipsdorf geführt werden muß.

Es treten hier aber noch ganz andere Fragen auf, die gegen den sogenannten Notbau die schwersten Bedenken auslösen. Daß die sächsische Staatsregierung nach der letzten Katastrophe mit der

Errichtung von wirksamen großen Talsperren,

die auch eine gewisse Wirtschaftlichkeit außer dem Hochwasserschutz bieten, ernst machen muß, steht heute außer jedem Zweifel. Denn eine weitere Vernachlässigung des Müglitztales in dieser Beziehung will die Regierung nicht verantworten. Im oberen Müglitztale, am Zusammenfluß des roten Wassers mit der Müglitz, plant man die Errichtung eines großen Staubeckens, das etwa 17 Millionen Kubikmeter fassen kann und durch einen Zuleitungsstollen mit einer Sperre im Müglitztal hinter Lauenstein, die etwa sieben Millionen Kubikmeter Fassungsraum hat, in Verbindung steht. Dieser Plan ist vorzüglich und wir setzen uns dafür voll ein, aber der Bahn wird damit 500 Meter aufwärts vom Bahnhof Lauenstein ein Hindernis in den Weg gelegt, über das sie so leicht nicht hinwegkommt. Die Sperrmauer von über 60 Meter Höhe zwingt die Eisenbahn, schon in Bärenhecke aus der Talsohle herauszugehen, um diese Barrikade zu überwinden. Die Reichsbahn kann natürlich auch anders, sie kann mit ihrer Kleinbahn bis Lauenstein fahren und dann mit einer komplizierten Rampenbahn, die die Strecke Heidenau-Altenberg noch um drei Kilometer oder mehr verlängert, darüber hinwegkommen. Möglich ist natürlich alles und besonders den Unternehmungen, die ein Monopol haben und keine Rücksicht auf die allgemeine Wirtschaft nehmen wollen.

Das letzte Wort in dieser für unsere Gegend so wichtigen Frage hat die Zentralverwaltung der Reichsbahn in Berlin. Es wäre dringend zu wünschen, daß sich in letzter Stunde alle Verkehrsvereine und sonstigen Interessentengruppen mit uns verbinden, um nichts unversucht zu lassen, das drohende Unheil abzuwenden. Es müssen Wege gefunden werden, die ganz falsche Einstellung der Dresdner Reichsbahndirektion zu überwinden. Das Reich hat sich einen maßgebenden Einfluß auf die Verwaltung der Reichsbahn vorbehalten, auch dort müßte evtl. alles versucht werden,

gegen das verhängnisvolle Flickwerk mobil zu machen.

Die Behauptung der Dresdner Reichsbahndirektion, der Ausbau der Müglitztalbahn zur Vollbahn koste 30 Millionen Reichsmark, muß nachgeprüft werden. Die Vollbahn wird wesentlich kürzer als die jede Talwindung ausfahrende Schmalspurbahn. Sie wird nicht viel länger als 34 Kilometer werden, und es erscheint ganz ausgeschlossen, daß ein Kilometer Vollbahnstrecke dann etwa eine Million Reichsmark kosten kann.

Wir wenden uns hier in aller Form an die breiteste Oeffentlichkeit und verlangen, daß man uns an den maßgebenden Stellen hört und unsere Bedenken zerstreut, falls das der Reichsbahn möglich sein sollte.

Brennabor
der Deutsche Qualitätswagen
Arthur Anders & Co.
Automobile- u. Reparaturwerkstatt
DRESDEN-N., Bautzner Str. 22. Tel. 50448/9

KONSERVEN GLÄSER
KAUFEN SIE STETS AM VORTEILHAFTESTEN IM GRÖSSTEN SPEZIAL-GESCHÄFT AM PLATZE
KUNKEL & CO
GLASHÜTTENWERKE
NIEDERLAGEN
WEBERGASSE NR. 25
ZAHNSGASSE NR. 12-14

Wir verleihen
zu Familienfestlichkeiten, auch nach auswärts
Porzellan, Glas, Silber, Wäsche, Tische und Stühle, jedes einzelne Möbelstück, Gastwirtsgeräte
Andreas Wold. Gottschalch
G. m. b. H.
Dresden, Prager Str. 19, Tel. 21466, 33616