

6. braune Stute des Dekanomen Bergmann zu Westhofen, geritten von Giesbert Pöpping, 1 Minute 23 Sekunden;
7. Fuchswallach des Dekanomen Henning zu Mengede, geritten vom Dekanomen Räder, 1 Minute 18 Sekunden;
8. halbbraune Stute des Dekanomen Bölling zu Nele, geritten vom Besitzer, 1 Minute 30 Sekunden;
9. Schimmelstute des Dekanomen Bölling zu Nele, geritten vom Besitzer, 1 Minute 15 Sekunden;
10. schwarze Stute des Kaufmanns Vogt zu Mengede, geritten vom Dekanomen Brünninghaus, 1 Minute 24 Sekunden;

Im zweiten Rennen hatten sich sodann je 10 Sieger des ersten Rennens zu messen in 3 Abteilungen zu je 2 resp. 4 Pferden. Die Zusammenstellung wurde durch das Los bestimmt. Es folgten in den Abteilungen:

1. braune Stute des Dekanomen Schulte Rüdging in Groppenbruch, geritten vom Sohne des Besitzers, 1 Minute 18 Sekunden;
2. braune Stute des Dekanomen Albinne auf Goldschmieding, geritten vom Besitzer, 1 Minute 19 Sekunden;
3. braune Stute des Dekanomen Borgmann zu Westhofen, geritten von Giesbert Pöpping, 1 Minute 18 Sekunden.

Im dritten Rennen, dem Schluss- und Entscheidungsschlus, konkurrierten die vorgenannten drei Sieger.

Den ersten Preis errang die braune Stute des Dekanomen Schulte Rüdging im Groppenbruch, geritten vom Sohne des Besitzers, 1 Minute 20 Sekunden.

Den zweiten Preis die braune Stute des Dekanomen Albinne auf Goldschmieding, geritten vom Besitzer, 1 Minute 22 Sekunden.

Nach Schluss des Rennens bewegten sich Hof und Reiter, festlich bekränzt, zum Tanzställe, das am sogenannten Schlagbaum errichtet war. Hier nahm der Landrat Pilgrim die Preisverteilung vor. Dem ersten Sieger wurden 25 Taler, dem zweiten 15 Taler ausgehändigt. Der Freiger von Bodelschwingh-Wittenberg verehrte dem ersten Sieger dazu noch ein Paar silberne Sporen. Ein Wall beschloß den ersten Tag. Der junge Verein und sein Vorstand, der von den Herren Bölling, Henning, Vogt und Theele gebildet wurde, durften mit Befriedigung auf den Verlauf des ersten Vereinsrennens zurückblicken.

Während sich an anderen Orten, z. B. Bottrop in damaliger Zeit die Rennen jährlich wiederholten, scheint das in Mengede nicht der Fall gewesen zu sein. Es ist mir wenigstens nicht bekannt, daß das Mengeder Rennen nachträglich wieder stattgefunden hat.

Castroper „Manen“.

Von Dr. Doriden.

Zwei Jahre nach seiner Thronbesteigung besuchte der König Friedrich Wilhelm IV. nebst Gemahlin die Grafschaft Mark. Castrop hat er zwar nicht besucht, wohl aber ist er am 27. August 1842 in Dortmund gewesen.

Dortmunds Nachbargemeinden, Castrop und Mengede, ließen es sich nicht nehmen, bei dieser Gelegenheit dem Herrscherpaar in feierlicher Weise zu huldigen. Beide Gemeinden hatten ein Manenkorps, 80 Mann stark, auf die Weise gebildet, das am Morgen des genannten Tages unter Führung des Dekanomen Bölling aus Nele den Majestäten bis auf die Höhe von Herde entgegenritt, in vier Abteilungen mit 6 Trompetern an der Spitze.

Alle waren in gleichmäßiger Weise ausgerüstet, die Länge in der Faust und statt der Manen mit dem landesüblichen Kiesel angetan. Vor Herde wurde zuerst Paradeaufstellung genommen, und dann ritt man dem königlichen Wagen folgend in Dortmund ein bis auf den Markt, wo die Majestäten am Oberbergamtgebäude abstiegen.

Die schneidigen Reiter aus Castrop und Mengede erregten allgemeines Aufsehen und Bewunderung, bei Mißgünstigen sogar Neid. Der König und seine Umgebung sollten der originellen Ausrüstung besonderen Beifall. Will man den Erzählungen glauben, so hat Friedrich Wilhelm selbst eifrig diese kleidsamen Kiesel beiseite, um sie angeblich in Schließ einzuführen. „Wonnentrunkene“ kehrten, wie berichtet wird, die Manen in ihre „Garnituren“ Castrop und Mengede zurück. Nach 14 Tagen später wurde im langgestreckten Saale des Wirts und Kaufmanns Vogt zu Nele ein besonderes Erinnerungsfest gefeiert, bei dem es hoch her ging. Ob die Castroper Reiter hier gefest haben?

*) Es ist nicht unmöglich, das die „Manen“ später im Volksmunde zu „Sufaren“ geworden sind, möglich aber auch, daß die „Castroper Sufaren“ auf ein höheres Alter zurückblicken können. Ihren König Friedrich Wilhelm IV. konnte die Castroper am 16. August 1851 ein zweites Mal begrüßen. Friedrich Wilhelm fuhr damals mit der neuen Eisenbahn über Glin nach den Gürteln Lümmern Hohenzollern. An den größeren Stationen nahm der König längeren Aufenthalt und wurde von der Bevölkerung, den Behörden und den einzelnen Deputationen lebhaft begrüßt. Die Castroper (Privatpersonen und offizielle Abordnungen) hatten sich zur Subsidung des Landes Herrn am Bahnhof Berne eingefunden, der damals noch die Bezeichnung Herne-Vogum führte.

Anmerkung des Herausgebers: Ich glaube kaum, daß die — übrigens ja auch sehr eingeschränkt ausgesprochene — Vermutung von Dr. Doriden, die Bezeichnung „Castroper Sufaren“ le auf die „Castroper Manen“ anlässlich des Königsbesuchs 1842 zurückzuführen, richtig ist. Man darf bei der Deutung dieses Spottnamens nicht übersehen, daß die Bezeichnung „Castroper Sufaren“ etwa Verächtliches an sich hat und von breithaften, nicht gebienden Leuten gebraucht wird. Im übrigen wird der Ausdruck ja auch erweitert zu „Anklippsufaren“, als wenn diese berühmten „Krieger“ anstatt mit regelrechten Waffen nur mit einem Anklipp bewehrt gewesen wären. Ich habe schon vor Jahren bei dem besten Kenner der weisfälligen Volkskunde, Herrn Professor Sartori-Dortmund, wegen der Deutung des fraglichen Namens angefragt, ohne eine Erklärung zu erhalten. Professor Sartori liegt in ihr eine der „in Westfalen zahllosen Ortschaften“. Zum Schluss sei daran erinnert, daß H. Haslinde den Spottnamen ins Heroische umgewandelt hat in dem Bierzeiler, den er für den im Jahre 1920 herausgegebenen Holzeisenschein der Stadt Castrop verfaßt hat:

„Die Kaiserstraßen“ mühen wohl 'ran an den Feind.
„Kas trop?“ hat der Führer zu einem gemein.
Der blieb beim Sturm und war sechzehn Jahr,
und im Riede lebt er als Castrops Sufar.“

Kleine Beiträge.

Das Castroper Rennen im Kladderadabtsch. Die Rennen des Jahres 1892 fanden ohne Teilnahme statt. Darüber machte der Kladderadabtsch Nr. 28 vom 4. September 1892 keine Erwähnung und wies die hiesigen Rennen unter der Überschrift „Der Totalisator“ die folgenden Mitglieder:

Der Zweibracht Göttin streuet
Des Haders Samen durchs Land;
Selbst um den Totalisator
Ist jetzt der Streit entbrannt.

In Weissensee beim Rennen
Dieß zu man den bösen Patron;
Da verpielten die letzten Kronen
Der Graf und der Baron.

In Castrop in Westfalen,
Da hieß man den Bösewicht fern;
Da hieß es: „Schließ doch lieber
Das Gold, ihr edlen Herrn!“

Da riefen mit lautem Schalle
Die Edlen: „Das ist kein Brauch!“
Gleich Recht wir heißen für alle
Und gleichen Anzug auch!“

Dr. D.

Das Rennen bei „Joseph Hoppe“. In dem Augenblicke, das Heinrich Haslinde seinen Kindheitserrinerungen gewidmet hat, spielt das Rennen — nur so hieß der Rennplatz bei den alten Castropern — auch eine Rolle. Der Held des Werkes, Joseph Hoppe, kreist bei einem Manöver der Realschule eines Tages „um das stolze Haus Goldschmieding“ und seine alten Buchenhallen

„Ausgestreckt im Gräse liegend

Sah er auf den Heimalort,

Sah der Rennbahn grünen Rasen

Träumend an und sprach kein Wort.

Sah die Stelle, wo ein Bächlein

Reihte durch den Bahndamm kroch,

Dachte an das frühe Wasser,

An das schaurig blüh'nde Loch,

Da hindurch mit nackten Füßen

Jährlich man zur Rennbahn schlich,

Die, zum Rennen ausgeschmückt,

Einem Panorama glich.

Sei! Wenn die Farben flogen

Ueber Goppelstreu und Grün,

Dunkle Italienerinnen

Schlügen mit dem Tamburin!

Sei! Wenn die zähen Renner

Ehrlich standen bis durch's Ziel,

Wenn bei den gewaltigen Sprüngen

Mancher hühe Reiter fiel,

Und die ritterlichen Kämpfer

Mit dem dicken Dirigent

Blicken zu des Siegers Thron,

Als wär's für des Weltalls End!

Abends, wenn die Wagenteigen,

Orgeldreher, Musikant,

Wenn der Mann mit Wurst und Knoblauch,

Wenn die aufgeschuppten Weiber

Mit dem komischen Parfum,

Wenn die Damen mit dem Schleier

Und dem leibenden Kostüm,

Trainer, Gentlemen und Jockey,

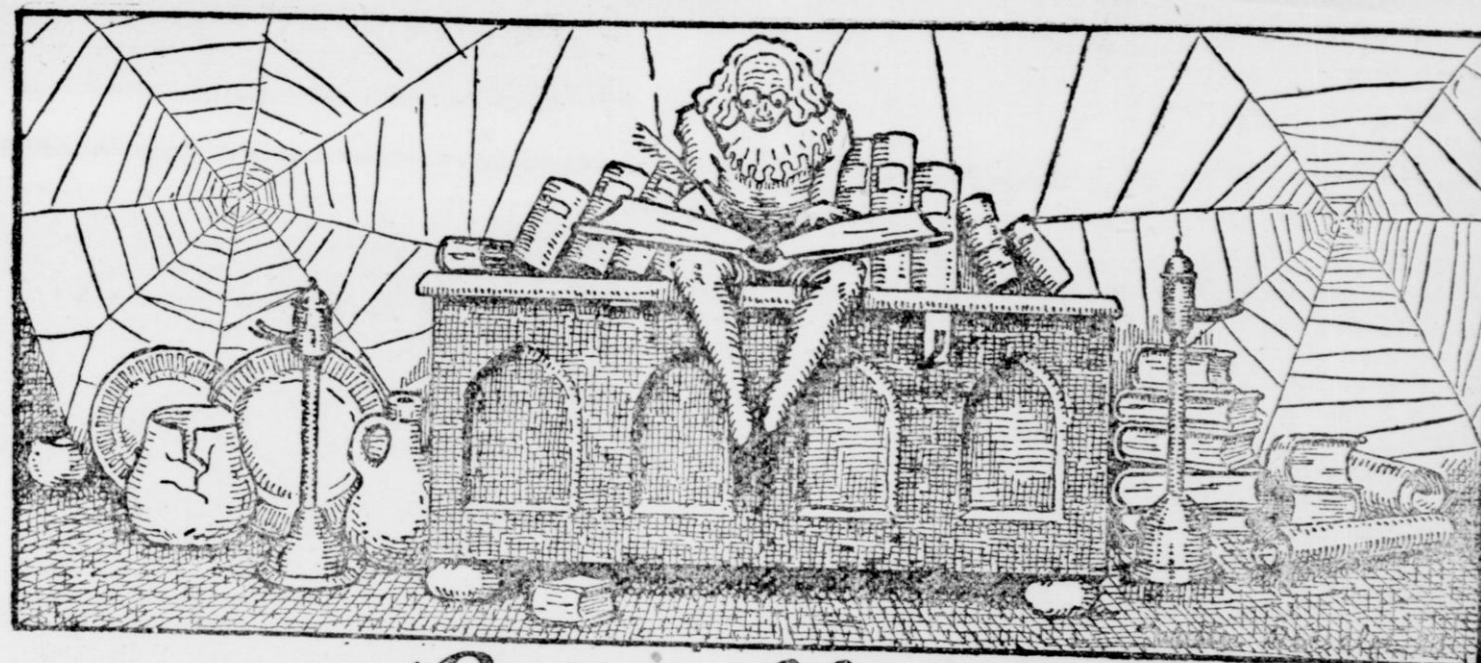
Polizei in Tuch und Drüll,

Wenn sie alle fortgezogen

Wird's in Castrop wieder stück.“

Dr. D.

„Der tolle Bomberg.“ Auf dem Castroper Rennen erschien der größte Weingutbesitzer Frankreichs, Lejebere von Boulogne, mit eigenen Rennpferden; als diese legten, schob der Baron sie eigenhändig auf der Bahn mit der Pistole zusammen und hieß dem Lejebere die Reitpeitsche über den Kopf: „Das nennt man Partoutismus!“ Die Verantwortung für die Wahrheit dieser Geschichte trägt Josef Windler, der sie in seinem weisfälligen Schweinroman „Der tolle Bomberg“ (S. 300) berichtet.



Heimatblätter

Zeitschrift des Vereins Heimatspflege für Castrop und Umgegend

Nr. 9

Castrop, den 15. November 1923

2. Jahrg.

Zur Erinnerung an die Castroper Rennen.

„Und blieb auch auf Castrops Altem Geläuf
Manch' Renner und Reiter liegen,
Wir sehen die Felder in wi der Jagd
Am Wald noch vorüberfliegen.“

H. Haslinde,
auf dem Castroper Holzeisen von 1920.

Auf der Geschichte der Castroper Rennen.

Von Vordirektor A. Krampe.

„Nennagenda gefällig! Nennagenda gefällig!“ Dieser Ruf aus Kindesmund erinnert uns an die Castroper Rennen. Wir sehen sie noch, die lachenden Gesichter der kleinen Straßenkinder, wie sie mit dem Päckchen unter dem Arm durch den Verkauf von Aländen (Nennprogr. mm) die Castroper Rennen anblühten und sich freuten über den Pfennig-Verdienst, der ihnen von jedem Glück glich. Sie verrieten Gessessinnung; war doch der Castroper Rennplatz in Wirklichkeit ein Volksfest für die Castroper. Die Rennen liegen hinter uns. Nele von Hürden und Wassergräben zeigen uns noch den alten Kurs auf der Goldschmiedinger Bahn. Am Mittwoch, den 17. Juni 1914 wurden die letzten Rennen gelaufen. An diesem Tage u. a. die Herrenreiter Leutnant v. Pöcher, Leutnant Graf Beigel v. Gmünd, Leutnant v. Verchem, Leutnant v. Raben, Leutnant v. Herder, Herr Schlaflich und die Soldaten Kautlich, Benedikt, Schüller, Kreisel, Gölde, Holoubek, Hammer u. Bauer ihr Können auf der alten Naturhindernisbahn. Sara, die braune Stute der Herren J. und G. Neimann (Trainer: Julius Wille in Münster) mit Benedikt im Sattel, gewann das letzte Castroper Rennen.

Die ersten Castroper Rennen wurden bereits vor 50 Jahren abgehalten. Sie sind wohl die ältesten von Rheinland und Westfalen, wenn nicht des westfälischen Reichs. Das Album des deutschen Rennsports 1909, sowie die Nennagenden zum 25. Jahresrennen 1903 und zum Jubiläumsrennen

1909 geben uns eine Schilderung über die Entstehung der Rennen und ihren Verlauf in den verschiedenen Jahren und geben weiterhin der Männer, deren Namen mit dem Castroper Rennen oon der Entstehung bis zur Gründung des Rennvereins untrennlich verbunden sind. Diesen Bericht sei das Folgende entnommen:

Die ersten Rennen führen uns in längst vergangene Zeiten zurück. Nur ein einziges Mal im Jahre werden Rennen über den reizvollen Platz bei Haus Goldschmieding gelaufen; die eine Tag aber bildet ein wahres Volksfest für die industriereiche Umgegend, und der ganze Anstich des Sports in Castrop mahnt nicht an die Gepflogenheiten der Gegenwart, sondern ruft die Hindernisbahn und den Hindernissport einer schönen Vergangenheit wieder vor Augen.

Neben der Bahn im alten Videner Jagdrennen bildet Castrop noch den einzigen Naturkurs in Deutschland, der über Berge und Hügel, durch Felder und Schluchten hindurch über schwere Sprünge führt und den Begriff des Hindernis-Reitens im wirklichen Sinne des Wortes verkörpert. An Reiter und Pferd stellt dieser Kurs weitgehende Anforderungen. Bei seiner Bewältigung müssen alle Tugenden des Reiters zusammenwirken, und das ernste, alle männlichen Eigenschaften stärkende Spiel mit der Gefahr, die das Renn-Reiten zu einer für ungemühten Männer so reizvollen Neigung werden läßt, hat seit den Jahren des Bestehens des Castroper Kur es um ere besten Kräfte im Sattel immer wieder auf die Goldschmiedinger Bahn gezogen. Es wurde im Jahre 1903 mit einem solchen Subsidiumsprogramm der 25. Rennplatz in Castrop gefeiert. Der Rennsport in Castrop ist aber älter, als es das 25-jährige Jahresfest andeutet. Bereits vor dem Jahre 1870 veranstaltete der landwirtschaftliche Amisverein Castrop auf einem anderen Platze in der Nähe kleinere Jagdrennen für Pferde im Besitze von Vereinsmitgliedern. Auf Anregung des aus England eingewanderten Mr. Mulwary, des Vaters des nachherigen langjährigen Komitee-Vorsitzenden, entschloß sich dann der Vereins-Vorstand, die bisherigen Rennen lokaler Natur unter Zuhilfenahme sportlich geübter Männer geldlich auszubessern und in bestimmte Normen zu bringen. Um diesem Gedanken einen Boden und Halt zu geben, bildete Mr. Mulwary 1875 ein Komitee, welches sich, außer ihm als Vorsitzenden, zusammensetzte aus den Herren: Freiherr zu Snn- und Knapphausen, Freiherr von Rump, Kürten, Riesenstahl und Copenrath. Die erste Sorge war die Wahl eines zweckentsprechenden Geländes, und so gestaltete die geschickte Hand eines James Toole auf dem gebirgigen Gelände von Goldschmieding jene klassische Bahn, wie sie sich, abgesehen von der durch den Eisenbahnbau bedingten Veränderung dem Zuschauer darbietet. Am 31. Juli 1875 fand dann der erste Rennplatz statt, an dem 4 Rennen entschieden wurden. Nicht immer war das Glück der Veranstaltung gewogen, es bedurfte kluger Berechnung und unermüdlicher Sorgfalt, das Fortbestehen der Rennen zu sichern und in jeder Weise diese immer mehr auszubauen. Wie sehr die Bestrebungen des Castroper Komitees von unseren größten sportlichen Förderern gebilligt wurden, und werden, beweist die Tatsache, daß, als im Jahre 1889 die Vereinskasse wegen völliger Leere

Rennen nicht zuließ, der Verein für Hindernis-Rennen die Abhaltung der Rennen übernahm und auch im Jahre darauf, mit einer bedeutenden Summe dem Komitee wiederum beistand.

Ein gut Teil des Deutschen Hindernis-Sports ist über die Grenzen des Goldschmiedinger Landes hinweggerauscht. Die Elite der Herren-Reiter und Jockeys aus Deutschland, England, Belgien und Österreich hat die kundige Hand des Starlers, Mr. Toole, entlassen können. Wir erwähnen aus vergangenen Tagen nur Namen wie Graf Fritz Meierich, der 1878 alle Rennen gewann, ferner einen Hayden-Visden, Prinz G. Sahfeld, Mr. Moore und die Herren L. und O. Suermundt. Einen vorzüglichen Förderer und Freund besaß der Ostroper Turf in dem verstorbenen Grafen von Fürstberg-Schindling. Jahraus jahrein entbot der Vater des jetzigen Grafen sein vorzügliches Hindernis-Matrosen unter Führung des altbekannten Trainers Bob Twiddy nach Goldschmieding, und von vielen Erfolgen der rot-gelben Sache weiß die Vergangenheit des historischen Platzes zu erzählen. „Klassisch“ wurde das weilige Gelände, der gebirgige Kurs von Goldschmieding genannt. In der Tat: Von der Höhe der Gollenberg-Schlucht herab durch die Breite des Talhalses über Gräben, Wälle und Keden den Schellenberg hinanführend, sah in die Tiefe hinter Goldschmieding verschwindend, an dem Waldrand entlang wieder zur Gollenberg hinauf in den alten Weg mündend, bietet sich das Gelände ganz als eine Schöpfung der Zeit dar, wo Reiterkunst und Reiterkühnheit ihre höchsten Triumphe feierten. Und daß auch die Pferde zu den Reitern paßten, beweisen die Namen von Belmont, Cambridge, Wellington, Dieppe, Broadway, Swell, Risslemann, Cygelfeld, Moccasin, Boiffi, Potoff, Buh Bee, Cabin Boy, Coromandel 2, Grondeur, Sehnacht, Austin und Valtair.

Die letzten Mitglieder des Komitees waren Graf Engelbert Fürstberg, Freiherr Clemens v. Romberg, Vizekonsul Dr. Ph. Koenig und Freiherr von Nagel-Doornick.

Im Jahre 1904 hielt das damalige Renn-Komitee noch einmal auf der Goldschmiedinger Bahn Rennen ab, und damit schien es für immer mit dem Rennsport in Ostrop zu Ende zu sein. Die maßvoll hervorgetretene Inländerbewegung mit ihren gebieterischen Forderungen über das Aufgewicht der Ausländer, sowie das neue Totalisator-Gesetz fanden bei dem Vorstehenden des Renn-Komitees keine günstige Aufnahme. Als echter Reiter und internationaler Sportsmann konnte er sich mit den neuen Bestimmungen durchaus nicht befreunden; alle Versuche und Einwirkungen des Bürgermeisters der Stadt Ostrop auf Erhaltung des Rennens scheiterten an dem Widerstande Mulwangs. 1905 fanden keine Rennen statt, und es hätten sich auch wohl schwerlich je wieder die Freunde des Rennsports auf dem Raten von Goldschmieding zusammen gefunden, wenn nicht die veränderten Zeitverhältnisse einen Umschwung herbeigeführt hätten.

Ende des Jahres 1905 ging das Gut Goldschmieding mit seiner unvergleichlichen Rennbahn durch Kauf in den Besitz der Gollenberg-Bergwerks-Aktien-Gesellschaft über. Kaum war die Tatsache bekannt geworden, als auch schon Bürgermeister Wymen in richtiger Erkenntnis der Bedeutung der Rennen für die Bewohner der Stadt Ostrop in wirtschaftlicher Hinsicht, sich mit der Direktion zwecks Verpachtung der Rennbahn zur Erhaltung der historischen, mit einem gewissen Nimbus umgebenen Rennen in Verbindung setzte, und zwar mit gutem Erfolge. Die Gollenberg-Bergwerks-Aktien-Gesellschaft, durch die Zechen-Ernte mit der Stadt Ostrop und deren Bewohner in engster Verbindung stehend, erklärte sich in Würdigung

der Verhältnisse bei dem Interesse der Bürgerschaft an der Wertschätzung der Rennen bereit, die Bahn einem noch zu bildenden Rennverein zur Verfügung zu stellen.

Nun hieß es, einen Rennverein gründen. Seine Ausschüsse waren keineswegs geringfügig. Der frühere Besitzer des Gutes Goldschmieding, Mulwang, der bisher die Rennen auf eigenes Risiko hatte abhalten lassen, und sonstige Herren, die dem Rennen nahe gestanden, riefen ganz entschieden von der Bildung eines Renn-Vereins ab, dem nach ihrer Ansicht keine lange Dauer beschieden sein würde. Ein Renn-Verein, so sagte man, sei gar nicht in der Lage, das Risiko zu tragen, und Leute, die persönlich die Verantwortung übernahmen, würden sich nicht finden. Doch unbekümmert um diese Stimmen, denen bei den bisherigen Erfahrungen eine gewisse Berechtigung nicht abzusehen war, verfolgte man den Gedanken der Gründung eines Vereins weiter. Um die Stimmung der Bürger der Stadt zu erfassen, berief der Bürgermeister eine Versammlung derselben ein. In dieser zeigte sich, daß die Bewohner dem sportlichen Unternehmen das erforderliche Interesse entgegenbrachten und auch bereit waren, persönliche Opfer für die Erhaltung der Rennen zu leisten. Es wurde die Gründung eines Vereins definitiv beschlossen. Mehrere hundert Personen traten demselben sofort bei. Die nötige geldliche Unterstützung erhielt der Verein dann weiter durch die Zeichnung eines Garantiefonds seitens einzelner Personen, Vereine, Gesellschaften und Werke, die dies teils aus wirtschaftlichen, teils aus idealen Gründen taten. Die Zeichnung erreichte die Höhe von 20.000 Mark.

Der Renn-Verein war gegründet, das Unternehmen gesichert.

Nach den Satzungen bezweckte der unter der Bezeichnung „Ostroper Renn-Verein“ zur Erhaltung des bestehenden Pferde-Rennens begründete Verein die Erhaltung und Förderung des Interesses an der Reiterei, die Erhaltung der Pferdezucht durch Veranstaltung von Pferderennen. Unter dem 23. Juni 1906 wurde ihm die Erlaubnis zur Abhaltung öffentlicher Rennen erteilt.

Alle Vorbereitungen für die Abhaltung der Rennen waren somit erfüllt. Sahe des mit der Leitung des Vereins beauftragten Renn-Vorstandes, dem die Verwaltung der Rennen, die Verwaltung und Instandhaltung der Rennbahn oblag, war es nun, die Erwartungen, die ganz Ostrop auf die Ausgestaltung der historischen Rennen in ihrer Bedeutung für den Rennsport und für die wirtschaftlichen Belange der Bürgerschaft setze, zu erfüllen und womöglich noch zu übertreffen.

Zunächst erfüllte der Vorstand eine Pflicht der Dankbarkeit, als er den bisherigen, um den Ostroper Rennsport hoch verdienten ehrenvollen Sekretär des Renn-Komitees, Herrn Rektor Euler in Anerkennung seiner Verdienste zum Ehrenmitglied ernannte. Die übrigen Ehrenmitglieder waren Herr Landrat Freiherr von der Heyden-Rantzau in Dortmund, der wohlwollende Freund des Ostroper Rennsports, Herr Kommerzienrat Wigel, der frühere Bürgermeister und eifrige Förderer von Ostrop, sowie Herr von der Handt-Brock, der Generalkommissar der Gollenberg-Bergwerks-Aktien-Gesellschaft, die Eigentümerin des Gutes Goldschmieding und somit der Rennbahn ist, Männer, von denen man mit Recht erwarten konnte und nicht vergebens erwartete, daß sie ihren bedeutenden Einfluß geltend machen würden, um die Sache des Rennsports zu fördern und weitere Kreise für den vornehmen Sport heranzuziehen.

Gleich im ersten Jahre 1906 trat der Verein mit einem für die hiesigen Verhältnisse Programm ersten Ranges an die Öffentlichkeit. 15.200 Mark

Geldpreise nebst 2 Ehrenpreisen wurden für sechs Rennen ausgesetzt.

In den folgenden Jahren wurden ständig Rennen abgehalten. In den Jahren 1909, 11, 12 und 13 war außer dem August-Rennfest ein Frühjahrs-Rennfest eingelegt. Auf dem ersten Geläuf sahen wir außer den eingetragenen Erwählten u. a. im Sattel die Herren Oberleutnant und Leutnant Graf Brühl, Bruns, Zellmann, v. Dippe, Dietrich, Schönborn, v. Falkenhausen, v. Moßner, v. Bock u. Pollich, v. Avel, v. Egan, Krieger, Stellbrink, Winteler, Loß, Freiherr v. Lohbeck, Herr Giese, die Jockeys Kahl, Maß, Glaser, Teilmann, Mischon, Piplies, Bissl, Senfich, Taranczewski, Franke, Dohr, Renner, Rosk, Streif, Seifert, Saria.

Mit dem Vorstand und der Leitung des Ostroper Rennvereins sind folgende Namen verknüpft:

Bürgermeister Wymen, 1. Vorsitzender, Bergwerksdirektor Müller, 2. Vorsitzender, Hofier Bach, Justizrat Dierich, Kaufmann Kahlhoff, Bürodirektor Krump, Anwalt Kahlmann, Studiendirektor Dr. Ortmann, Anwalt Proffen, Anwalt a. D. Schragmüller, Gutsbesitzer Schulte-Nugel, Kaufmann Vogel, Direktor Dr. Bollert, Anwalt v. Wehren, Dr. med. Wilmann, Geh. Sanitätsrat Dr. Zumbach.

Die Rennen erfreuten sich einer außerordentlichen Volksamtliebe; sie waren durch einen von Jahr zu Jahr steigenden Massenbesuch ausgezeichnet, wie ihn manche berühmte Rennplätze in der Nähe von Großstädten nicht aufweisen. Ostrop, eine Stadt von 20.000 Einwohnern in deren Haushaltplan jahrelang der von ihr gestiftete Ehrenpreis eine feste Stelle hatte, bezog aber in der alten, wahrnehmbaren Goldschmiedinger Bahn wohl das reizvollste Gelände des nord-westlichen Deutschlands.

Seit neun Jahren hat Ostrop kein Rennen mehr gesehen. Der Krieg hat es uns genommen; es besteht keine Aussicht, daß es wieder zum Leben erweckt wird. Der Brunnen auf dem Marktplatz mit Roh und Keller erinnert uns an vergangene, schönere Zeiten.

Der Markbrunnen, ein Erinnerungsmal an die Ostroper Rennen.

Von Berufsschuldirektor S. Bohle.

Der Markbrunnen trägt in einfachen Buchstaben die beiden Inschriften „Verschönerungs-Verein Ostrop“ und „Rennverein Ostrop“. Es sind dies die Namen der Vereine, denen die Stadt das schöne Werk zu danken hat.

Der Verschönerungsverein, der zur Verschönerung des Stadtbildes und zur Annehmlichkeit der Stadtbewohner durch Schaffung gärtnerischer Anlagen, Aufstellung von Ruhebänken für Spaziergänger, Aussehen von Preisen für schönen Balkon- und Fensterputz und Anregung und geldliche Unterstützung der Blumenpflege in den Schulen eine Menge „kleiner Arbeit“ geleistet hatte, stellte sich die „große Aufgabe“, dem ausgedehnten Marktplatz durch Schaffung eines Brunnens eine besondere Zierde zu geben. Bei der Ausführung des geplanten Werkes erhielt er von dem Rennverein durch Zuwendung einer beträchtlichen Geldsumme eine vorzügliche Rückendeckung und sachkundige Unterstützung durch Rat und Tat. Der Brunnen trägt daher mit Recht auch das Wappen und den Namen des Rennvereins.

Im Jahre 1907 sahle der Verschönerungsverein einmütig und unter großem Beifall der Bürgerchaft den Beschluß, auf dem Marktplatz einen Brunnen zu errichten. Den Grundstock der aufzuwendenden Geldmittel bildete eine Anzahl aus Vereinsmitteln. Die er wuchs durch hochherzige Zuwendungen aus der Bürgerchaft, durch einen Teil des reichen Liebeschusses des so glänzend verlaufenden, unerschlichen historischen Wazars 1908 und die schon genannte Stiftung des Rennvereins in einzelnen Jahren zu der für un ere Mittel und Verhältnisse sehr reichlichen Höhe von rund 20.000 Mk. an. Als die Geldmittel für die Ausführung des Planes ausreichend erschienen und n ch mannigfachen schwierigen und langwierigen Verhandlungen der Weg für dessen Verwirklichung frei war, wählte der Verschönerungsverein ein Preis-richt, bestehend aus dem Bürgermeister Wymen, Stadtbaurat Schmitz, Architekt M. Meckhoff, Studiendirektor Dr. Ortmann, Dr. med. Wilmann, Bergwerksdirektor Müller und Kaufmann Vogel als Vertreter des Verschönerungs- und Rennvereins und den auswärtigen Kunstkenner Professor Thormahlen-Cöln, Stadtrat Friedrich-Dorlmund und Landeskonser vator Bural Ludorf-Münster. Auf das an Professor Kreis-Düsseldorf, die Bildhauer Grisey er-Cöln, Müller-Münster und Bagdons-Dorlmund gerichtete „Preiswettbewerb“ zur Erlangung von Entwürfen für die Errichtung eines Stadbrunnens auf dem Marktplatz gingen 9 Entwürfe ein. Von dem Preisricht w r nach eingehender Beschäftigung des Marktplatzes in der Sitzung am 27. Juli 1911 dem Entwurf mit dem Kennwort „Ostroper Pferdebrunnen“, Professor Georg Gaschenger-Cöln, der Preis zuerkannt, weil er den Anforderungen des Ausschreibens als Stadbrunnen am meisten Rechnung trägt und sich auch in das Bild des Markplatzes am besten einfügt.

Grasberger wurde mit der Ausführung des Brunnens beauftragt. Er hat ihn nach geringen Veränderungen aus bestem Muschelkalkstein aus Kirchheim in Bayern mit größter Sorgfalt und peinlicher Sauberkeit fertig gestellt. Im August 1912 war das Werk, das seinen Meister lobt, vollendet.

Die Enthüllung und Übergabe des Brunnens in den Besitz und Schutz der Stadt am 25. August 1912 war Anlaß zu einer allgemeinen und glänzenden Festfeier, an die sich die zahlreichen auswärtigen Gäste und die gesamte Bürgerchaft der Stadt gern und freudig erinnern werden.

Der Verschönerungsverein, der als Verein für Heimatpflege weiter wirkt, hat sich selbst ein Denkmal gesetzt und der Stadt einen Schmuck beschert, den die Liebe zur Heimat und die Liebe zur Schönheit geboren haben, einen Schmuck, der aber auch Heimatliebe und Schönheitsinstinkt erzeugen soll.

Wenn auch die schmucke Rennbahn der Gollenberg und den Jockeys nicht mehr weichen müssen, wenn auch die berühmten, gut und gern besuchten Rennen der Vergangenheit angehören werden, durch den Brunnen wird die Erinnerung daran von Gollenberg zu Gollenberg erhalten werden.

Wie mit alten Schönen und Neuen, so haben auch mit dem Werk der Witz und der Spott für wohlfeiles Spiel“ geliebt, und unbedarftene Kritiker haben obdünne Lächerlichkeiten.

Kunstkenner und besonnene Kritiker sahen in dem Brunnen eine Zierde des Markplatzes, ein Denkmal von schlichter Schönheit, Einfachheit und Geschlossenheit, das den Ehrenplatz verdient, den die Stadt ihm in ihrer Wille so bewußt eingeräumt hat.

Wildpferde.

Von Rektor Dr. Schopohl, Bodelschwingh. Die Eiszeit (vergl. Nr. 1, Jahrg. 1 der Heimatblätter) hatte alles Leben unter Eis, Schnee, Ehem, Gestein begraben. Als das Eis bei höherer Temperatur wieder abschmol, bekam unsere Gegend ein neues Gesicht. Zunächst erwachte das Pflanzenleben, ihm folgten die Tiere, welche das Klima ertragen konnten und den Tisch gedeckt fanden. Unter anderen haben hier von wilden Pferden einen großen Teil der Steppengebiete Europas belebt. Der Mensch jener Zeit machte Jagd auf sie, sie lieferten ihm Fleisch als Nahrung, Fell zur Kleidung und Knochen für seine einfachen Waffen und Geräte. Unterjagd fanden viele der Jäger in den Höhlen, und ihre Wände haben sie mit Bildern ihrer Jagdtiere geschmückt, die sich in einigen Höhlen Spaniens bis in die Jetztzeit erhalten haben. Für diese Arbeit kommen nur die Pferdebrunnen (vergl. Abbildung) in Frage, und bedauerliche Forscher sind der Ansicht, daß sich nach den Bildern auf drei verschiedene Pferderrassen schließen lasse: eine Pongorasse, eine schwere okidentale und eine leichte orientale. Die Abbildungen, sicher nach der Natur gezeichnet, lassen sich leicht in die Einteilung zu.

Die Wildpferde müssen sehr zahlreich gewesen sein, denn nördlich von Lyon in Südfrankreich hat man in einem etwa 400 qm großen Knochenlager Reste von etwa 100.000 Pferden gefunden. Auch in den Gebieten von Nijmegen bei Verviers, bei Mandeburg, bei Gießen an der Rhin finden sich viele Knochenreste von Pferden. Wann der Mensch aus dem Jäger zum Ackerbau, wahrcheinlich sehr fröhlichen Wildfang einen Arbeiter machte, das ist wohl nicht festzustellen, aber die Kunde in dem Gebiet der Pfahlbauten lassen den Schluß zu, daß ihre Bewohner das Pferd als Reit- und Pflugebenutzten. Saum und Zügel, Säbel und Ägler jener Zeit hat uns der Untergrund der Pfahlbauten bis auf den heutigen Tag erhalten.

War das Tier erst gebändigt, dann war es auch nicht mehr schwer, aus ihm ein Zuchtstier zu machen, denn es blieb ja in der Heimat, auf seiner Scholle, in dem gewohnten Klima. So ist es, allerdings von der Natur geradezu dazu vorherbestimmt, ein Hausier geworden.

Von einem scheuen, wilden, ungebändigten Wesen ein Vieh verloren. Es wurde ein Freund und Helfer der Menschen. Wieviel es auch heute noch verlieren kann, das sagt oder klagt uns so manches Tier, das in harter Fron bei langem Saer und ständiger Pflege aus der Pommersche vor schwerem Acker kauft, das stundenlang bei Hitze und Kälte, bei Sturm und Regen vor einer Kneipe steht. Das Pferd ist ein kluges, feuriges, veranlagtes Tier. Aber diese armen Geschöpfe sind Dumme, sie sind stumm geworden!

Die Römer fanden in Wälfen ein Wildpferd vor, dessen Ausdauer und Kriegslustigkeit Caesar und Tacitus rühmend hervorhoben. Wildpferde im Wasgau werden noch im 15. Jahrhundert erwähnt. Noch Ende des 16. Jahrhunderts wird von Wildpferden im Wasgau-Land berichtet, die schwerer und wilder waren als die Sirche. Im Gebiete des heutigen Wälfers, dem es Wildpferde, Sweitis genannt, die zur hohen Jagd gerechnet wurden. Auch älteren Schriftstellern sollen im hiesigen Wasgau noch im 17. Jahrhundert echte Wildpferde gelebt haben. Sehr lange haben sie sich in einigen, besonders für sie passenden Gegenden unserer westfälischen Heimat erhalten und zwar:

1) im Duisburger Walde, östlich von Duisburg im Ruhr- und Sauerland;

- 2) in der Senne, zwischen Paderborn, De'mold, Höger;
- 3) in der Damer, zwischen Amelsbüren, Rinke-rode, Ahdeberg;
- 4) in der Gegend von Coesfeld;
- 5) im Emmerbruch;
- 6) in den Wäldern des Herzogs von Cropp-Dalmen.

(Fortsetzung folgt)

Ein altes Pferderennen in unserer Nachbarschaft.

Dr. Dorider.

Die früher so berühmten Ostroper Rennen sind erwachsen aus den kleinen Flachrennen, die der Ostroper landwirtschaftliche Verein kurz nach seiner Gründung (1838) ins Leben rief. Früher als in Ostrop haben in benachbarten Gemeinden die Landwirte sich schon zusammengeschlossen. In Bochum fand z. B. am 19. Oktober 1844 auf der Gollenberg ein großes landwirtschaftliches Fest mit Preis-Rennen statt. Am 15. Juli 1845 hat die Remer Walrop und Ostrop im eigens dazu erbauten Festgelände des Gastwirts Meierhoff zu Walrop ihre erste Tierchau mit Preisverteilung.

Im benachbarten Mengede hatte sich bereits in den dreißiger Jahren ein Verein zur Verbesserung der Pferdezucht“ gebildet, der am 5. Juli 1837 auf dem Gelände des Schulle Ridding im Grollenbruch ein Pferderennen veranstaltete. Nur vier Pferde waren zugelassen. Die Bahn hatte eine Länge von 2932 Fuß, also rund 1 Kilometer. Das Schiedsrichterkollegium setzte sich zusammen aus dem Freiherrn von Bodelschwingh-Mellenberg, dem Dorimunder Landrat Pilgrim und 8 Vereinsmitgliedern. Der Rennfest, vom Wetter äußerst begünstigt, hatte eine zahlreiche Menge Zuschauer angezogen. Mittags 1 Uhr war der Anfang; 39 Pferde nahmen an dem Wettbewerbs teil.

Das erste Rennen wurde in 10 Abteilungen zu 4 und 3 Pferden gelassen. In den einzelnen Abteilungen gingen als Sieger hervor:

1. schwarze Stute des Dekanomen Schulte Ridding in Grollenbruch, geritten vom Reiter, 1 Minute 15 Sekunden;
2. braune Stute des Dekanomen Gremme zu Rittershofe, geritten vom J. Siracler, 1 Minute 20 Sekunden;
3. Fuchsstute des Dekanomen Menke in Grollenbruch, geritten vom Reiter, 1 Minute 18 Sekunden;
4. braune Stute des Dekanomen Schulte Ridding in Grollenbruch, geritten vom Sohne des Besitzers, 1 Minute 16 Sekunden;
5. braune Stute des Dekanomen Riddne auf Goldschmieding, geritten vom Reiter, 1 Minute 18 Sekunden;

Bei dieser Gelegenheit wurden nicht nur die besten Pflüger mit Preisen bedacht, sondern auch die Besitzer der beiden besten Füllfeder, treue Dienstboten und die Besitzer des auf der letzten Tierchau prämierten Viehs. — Ein Wettplätzen war mit den Fellen der Landwirte des Pferdes verbunden. So veranstaltete man in Emden am 10. November 1845 ein Preisplätzen mit einem Pferd, Pferd und Pflug waren mitzubringen. Die Pflüger mußten wenigstens 20, durften aber nicht mehr als 30 Jahre alt sein. Der erste Preis bestand in 1 ganzen, der zweite in 1/2 Friedrichsdor, 11 Friedrichsdor = 6 Taler 20 Silbergroschen.