

Die mittlere Temperatur des Monats
Januar 1921. a. Meteorologische Einzelheiten.
Der mittlere Temperatur des Monats
Januar 1921. a. Meteorologische Einzelheiten.

Die mittlere Temperatur des Monats
Januar 1921. a. Meteorologische Einzelheiten.
Der mittlere Temperatur des Monats
Januar 1921. a. Meteorologische Einzelheiten.

Die mittlere Temperatur des Monats
Januar 1921. a. Meteorologische Einzelheiten.
Der mittlere Temperatur des Monats
Januar 1921. a. Meteorologische Einzelheiten.

Die mittlere Temperatur des Monats
Januar 1921. a. Meteorologische Einzelheiten.
Der mittlere Temperatur des Monats
Januar 1921. a. Meteorologische Einzelheiten.

47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

Heimatblätter

für Castrop und Umgegend.

Monatschrift des Vereins Heimatpflege.

4. Jahrgang	Nr. 3	März 1925
-------------	-------	-----------

Volksbräuche.

Volksbräuche sind der Landesfeste,
Was Erens Klammern alten Mauern.
Er hält sie fest, daß sie noch dauern,
Wenn längst zerbrochen die anderen Risse.

Anna-Josias Grün.

Die Anfänge des Eisenbahnwesens in der Castroper Gegend.

(Schluß).

Von Dr. Dorider.

II. Die Emsfertalbahn.

Die Stadt Castrop wird von der Köln-Mindener Eisenbahn nicht unmittelbar berührt. Der Bahnhof Haxel liegt immerhin eine halbe Stunde vom Mittelpunkt der Stadt entfernt. Trotzdem hat die Köln-Mindener Bahn für die Stadt Castrop, besonders nachdem im Jahre 1907 eine bequeme elektrische Verbindung geschaffen ist, mindestens dieselbe Bedeutung wie die Emsfertalbahn, von der Castrop durchschnitten wird.

Die Emsfertalbahn ist etwa drei Jahrzehnte jünger als ihre große Schwester Köln-Mindener. Im Jahre 1866 kam die Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft beim Ministerium um die Genehmigung zum Bau der Emsfertalbahn ein. Die Genehmigung wurde ihr unter dem 11. November 1868 erteilt, der Entwurf selbst am 12. Juni 1869 vom Ministerium gutgeheißen. Während die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft zuerst nur die Strecke Herne-Castrop bauen wollte und auch gebaut hat, bemühte sich Dortmund,



Der erste Fahrplan der Emschertalbahn
ab 1. April 1878.

Richtung Wanne—Dortmund.

Stationen	Gemittelter Zug	Abfahrt morgens
Wanne	6	Uhr 46 Minuten
Herne	7	" "
Castrop Stadt	7	" 17 "
Merklünde	7	" 35 "
Marten	7	" 50 "
Rangierbahnhof	8	" 5 "
Dortmund	8	" 11 "

Richtung Dortmund—Wanne.

Stationen	Gemittelter Zug	Abfahrt morgens
Dortmund	9	Uhr 39 Minuten
Rangierbahnhof	9	" 48 "
Marten	10	" 5 "
Merklünde	10	" 23 "
Castrop Stadt	10	" 38 "
Herne	10	" 55 "
Wanne	11	" 4 "

Verkehrsmittel mittags

Stationen	Personenzug	Abfahrt mittags
Wanne	11	Uhr 39 Minuten
Herne	11	" 48 "
Castrop Stadt	11	" 59 "
Merklünde	12	" 10 "
Marten	12	" 20 "
Rangierbahnhof	12	" 29 "
Dortmund	12	" 35 "

Verkehrsmittel nachm.

Stationen	Gemittelter Zug	Abfahrt nachm.
Wanne	5	Uhr 31 Minuten
Herne	5	" 44 "
Castrop Stadt	5	" 59 "
Merklünde	6	" 16 "
Marten	6	" 30 "
Rangierbahnhof	6	" 43 "
Dortmund	6	" 49 "

Die Geschwindigkeiten der damaligen Züge lassen sich durch Vergleich der vorstehenden Tabelle mit einem heutigen Fahrplan leicht bestimmen. Bemerkenswert ist, daß die sog. gemischten Züge, die sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr dienen, eine erheblich längere Fahrtdauer hatten.

Wichtige Dienste leistete die eben eröffnete Bahnlinie der Zeche Erin. Diese lag infolge Wasserzuflusses still und förderte nicht. Kohlen für den Koksereibetrieb Erins schaffte man auf der Emschertalbahn von Zollern heran. Anfangs 1879 telegraphisch die Bahnstrecke Castrop—Zollern Telegraphenleitung, die auf Kosten des Westfälischen Grubenvereins angelegt wurde.

Ein Stationsgebäude erhielt Castrop im Jahre 1886.

Die Bezeichnung zweier Bahnhöfe als „Castrop-Stadt“ und „Bahnhof Castrop“ führte in der Folgezeit zu Mißverständnissen, vor allem im Güterverkehr. Eine Veränderung in den Benennungen mußte eintreten. Da gab es freilich Schwierigkeiten, und Jahre vergingen, bis man zu einem endgültigen Entschluß kam. Da nun der „Alte“ Bahnhof innerhalb der Gemeinde Rangel lag, so erhielt er schließlich seinen heutigen Namen „Bahnhof Rangel“, den er aber erst vom 1. April 1892 an trägt. Ob er demnach seinen ursprünglichen Namen als „Castrop-Nord“ oder „Castrop H.B.“ wiedererhält, mag die Zukunft lehren.

III. Die Westfälische Eisenbahn.

Die Westfälische Eisenbahn hat von allen dreien die geringste Bedeutung gehabt. Für den Personenverkehr ist sie nur in beschränktem Maße in Betracht gekommen, und dem Güterverkehr hat sie eine kurze Zeit gedient. Dann wurde sie stillgelegt. Die meisten Bewohner unserer Gegend wissen kaum von ihrer Existenz, und doch durchzieht der alte, mächtige Bahnbaum noch das Grutholz. Während er vor einigen Jahren sogar bis Herne ging und selbst in seinen Wegüber-

Die Geschwindigkeit der damaligen Züge lassen sich durch Vergleich der vorstehenden Tabelle mit einem heutigen Fahrplan leicht bestimmen. Bemerkenswert ist, daß die sog. gemischten Züge, die sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr dienen, eine erheblich längere Fahrtdauer hatten.

Wichtige Dienste leistete die eben eröffnete Bahnlinie der Zeche Erin. Diese lag infolge Wasserzuflusses still und förderte nicht. Kohlen für den Koksereibetrieb Erins schaffte man auf der Emschertalbahn von Zollern heran. Anfangs 1879 telegraphisch die Bahnstrecke Castrop—Zollern Telegraphenleitung, die auf Kosten des Westfälischen Grubenvereins angelegt wurde.

Ein Stationsgebäude erhielt Castrop im Jahre 1886.

Die Bezeichnung zweier Bahnhöfe als „Castrop-Stadt“ und „Bahnhof Castrop“ führte in der Folgezeit zu Mißverständnissen, vor allem im Güterverkehr. Eine Veränderung in den Benennungen mußte eintreten. Da gab es freilich Schwierigkeiten, und Jahre vergingen, bis man zu einem endgültigen Entschluß kam. Da nun der „Alte“ Bahnhof innerhalb der Gemeinde Rangel lag, so erhielt er schließlich seinen heutigen Namen „Bahnhof Rangel“, den er aber erst vom 1. April 1892 an trägt. Ob er demnach seinen ursprünglichen Namen als „Castrop-Nord“ oder „Castrop H.B.“ wiedererhält, mag die Zukunft lehren.

III. Die Westfälische Eisenbahn.

Die Westfälische Eisenbahn hat von allen dreien die geringste Bedeutung gehabt. Für den Personenverkehr ist sie nur in beschränktem Maße in Betracht gekommen, und dem Güterverkehr hat sie eine kurze Zeit gedient. Dann wurde sie stillgelegt. Die meisten Bewohner unserer Gegend wissen kaum von ihrer Existenz, und doch durchzieht der alte, mächtige Bahnbaum noch das Grutholz. Während er vor einigen Jahren sogar bis Herne ging und selbst in seinen Wegüber-

Die Geschwindigkeit der damaligen Züge lassen sich durch Vergleich der vorstehenden Tabelle mit einem heutigen Fahrplan leicht bestimmen. Bemerkenswert ist, daß die sog. gemischten Züge, die sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr dienen, eine erheblich längere Fahrtdauer hatten.

Wichtige Dienste leistete die eben eröffnete Bahnlinie der Zeche Erin. Diese lag infolge Wasserzuflusses still und förderte nicht. Kohlen für den Koksereibetrieb Erins schaffte man auf der Emschertalbahn von Zollern heran. Anfangs 1879 telegraphisch die Bahnstrecke Castrop—Zollern Telegraphenleitung, die auf Kosten des Westfälischen Grubenvereins angelegt wurde.

Ein Stationsgebäude erhielt Castrop im Jahre 1886.

Die Bezeichnung zweier Bahnhöfe als „Castrop-Stadt“ und „Bahnhof Castrop“ führte in der Folgezeit zu Mißverständnissen, vor allem im Güterverkehr. Eine Veränderung in den Benennungen mußte eintreten. Da gab es freilich Schwierigkeiten, und Jahre vergingen, bis man zu einem endgültigen Entschluß kam. Da nun der „Alte“ Bahnhof innerhalb der Gemeinde Rangel lag, so erhielt er schließlich seinen heutigen Namen „Bahnhof Rangel“, den er aber erst vom 1. April 1892 an trägt. Ob er demnach seinen ursprünglichen Namen als „Castrop-Nord“ oder „Castrop H.B.“ wiedererhält, mag die Zukunft lehren.

III. Die Westfälische Eisenbahn.

Die Westfälische Eisenbahn hat von allen dreien die geringste Bedeutung gehabt. Für den Personenverkehr ist sie nur in beschränktem Maße in Betracht gekommen, und dem Güterverkehr hat sie eine kurze Zeit gedient. Dann wurde sie stillgelegt. Die meisten Bewohner unserer Gegend wissen kaum von ihrer Existenz, und doch durchzieht der alte, mächtige Bahnbaum noch das Grutholz. Während er vor einigen Jahren sogar bis Herne ging und selbst in seinen Wegüber-

Die Geschwindigkeit der damaligen Züge lassen sich durch Vergleich der vorstehenden Tabelle mit einem heutigen Fahrplan leicht bestimmen. Bemerkenswert ist, daß die sog. gemischten Züge, die sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr dienen, eine erheblich längere Fahrtdauer hatten.

Wichtige Dienste leistete die eben eröffnete Bahnlinie der Zeche Erin. Diese lag infolge Wasserzuflusses still und förderte nicht. Kohlen für den Koksereibetrieb Erins schaffte man auf der Emschertalbahn von Zollern heran. Anfangs 1879 telegraphisch die Bahnstrecke Castrop—Zollern Telegraphenleitung, die auf Kosten des Westfälischen Grubenvereins angelegt wurde.

Ein Stationsgebäude erhielt Castrop im Jahre 1886.

Die Bezeichnung zweier Bahnhöfe als „Castrop-Stadt“ und „Bahnhof Castrop“ führte in der Folgezeit zu Mißverständnissen, vor allem im Güterverkehr. Eine Veränderung in den Benennungen mußte eintreten. Da gab es freilich Schwierigkeiten, und Jahre vergingen, bis man zu einem endgültigen Entschluß kam. Da nun der „Alte“ Bahnhof innerhalb der Gemeinde Rangel lag, so erhielt er schließlich seinen heutigen Namen „Bahnhof Rangel“, den er aber erst vom 1. April 1892 an trägt. Ob er demnach seinen ursprünglichen Namen als „Castrop-Nord“ oder „Castrop H.B.“ wiedererhält, mag die Zukunft lehren.

III. Die Westfälische Eisenbahn.

Die Westfälische Eisenbahn hat von allen dreien die geringste Bedeutung gehabt. Für den Personenverkehr ist sie nur in beschränktem Maße in Betracht gekommen, und dem Güterverkehr hat sie eine kurze Zeit gedient. Dann wurde sie stillgelegt. Die meisten Bewohner unserer Gegend wissen kaum von ihrer Existenz, und doch durchzieht der alte, mächtige Bahnbaum noch das Grutholz. Während er vor einigen Jahren sogar bis Herne ging und selbst in seinen Wegüber-

Die Geschwindigkeit der damaligen Züge lassen sich durch Vergleich der vorstehenden Tabelle mit einem heutigen Fahrplan leicht bestimmen. Bemerkenswert ist, daß die sog. gemischten Züge, die sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr dienen, eine erheblich längere Fahrtdauer hatten.

Wichtige Dienste leistete die eben eröffnete Bahnlinie der Zeche Erin. Diese lag infolge Wasserzuflusses still und förderte nicht. Kohlen für den Koksereibetrieb Erins schaffte man auf der Emschertalbahn von Zollern heran. Anfangs 1879 telegraphisch die Bahnstrecke Castrop—Zollern Telegraphenleitung, die auf Kosten des Westfälischen Grubenvereins angelegt wurde.

Ein Stationsgebäude erhielt Castrop im Jahre 1886.

Die Bezeichnung zweier Bahnhöfe als „Castrop-Stadt“ und „Bahnhof Castrop“ führte in der Folgezeit zu Mißverständnissen, vor allem im Güterverkehr. Eine Veränderung in den Benennungen mußte eintreten. Da gab es freilich Schwierigkeiten, und Jahre vergingen, bis man zu einem endgültigen Entschluß kam. Da nun der „Alte“ Bahnhof innerhalb der Gemeinde Rangel lag, so erhielt er schließlich seinen heutigen Namen „Bahnhof Rangel“, den er aber erst vom 1. April 1892 an trägt. Ob er demnach seinen ursprünglichen Namen als „Castrop-Nord“ oder „Castrop H.B.“ wiedererhält, mag die Zukunft lehren.

III. Die Westfälische Eisenbahn.

Die Westfälische Eisenbahn hat von allen dreien die geringste Bedeutung gehabt. Für den Personenverkehr ist sie nur in beschränktem Maße in Betracht gekommen, und dem Güterverkehr hat sie eine kurze Zeit gedient. Dann wurde sie stillgelegt. Die meisten Bewohner unserer Gegend wissen kaum von ihrer Existenz, und doch durchzieht der alte, mächtige Bahnbaum noch das Grutholz. Während er vor einigen Jahren sogar bis Herne ging und selbst in seinen Wegüber-

Die Geschwindigkeit der damaligen Züge lassen sich durch Vergleich der vorstehenden Tabelle mit einem heutigen Fahrplan leicht bestimmen. Bemerkenswert ist, daß die sog. gemischten Züge, die sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr dienen, eine erheblich längere Fahrtdauer hatten.

Wichtige Dienste leistete die eben eröffnete Bahnlinie der Zeche Erin. Diese lag infolge Wasserzuflusses still und förderte nicht. Kohlen für den Koksereibetrieb Erins schaffte man auf der Emschertalbahn von Zollern heran. Anfangs 1879 telegraphisch die Bahnstrecke Castrop—Zollern Telegraphenleitung, die auf Kosten des Westfälischen Grubenvereins angelegt wurde.

Ein Stationsgebäude erhielt Castrop im Jahre 1886.

Die Bezeichnung zweier Bahnhöfe als „Castrop-Stadt“ und „Bahnhof Castrop“ führte in der Folgezeit zu Mißverständnissen, vor allem im Güterverkehr. Eine Veränderung in den Benennungen mußte eintreten. Da gab es freilich Schwierigkeiten, und Jahre vergingen, bis man zu einem endgültigen Entschluß kam. Da nun der „Alte“ Bahnhof innerhalb der Gemeinde Rangel lag, so erhielt er schließlich seinen heutigen Namen „Bahnhof Rangel“, den er aber erst vom 1. April 1892 an trägt. Ob er demnach seinen ursprünglichen Namen als „Castrop-Nord“ oder „Castrop H.B.“ wiedererhält, mag die Zukunft lehren.

III. Die Westfälische Eisenbahn.

Die Westfälische Eisenbahn hat von allen dreien die geringste Bedeutung gehabt. Für den Personenverkehr ist sie nur in beschränktem Maße in Betracht gekommen, und dem Güterverkehr hat sie eine kurze Zeit gedient. Dann wurde sie stillgelegt. Die meisten Bewohner unserer Gegend wissen kaum von ihrer Existenz, und doch durchzieht der alte, mächtige Bahnbaum noch das Grutholz. Während er vor einigen Jahren sogar bis Herne ging und selbst in seinen Wegüber-

Die Geschwindigkeit der damaligen Züge lassen sich durch Vergleich der vorstehenden Tabelle mit einem heutigen Fahrplan leicht bestimmen. Bemerkenswert ist, daß die sog. gemischten Züge, die sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr dienen, eine erheblich längere Fahrtdauer hatten.

Wichtige Dienste leistete die eben eröffnete Bahnlinie der Zeche Erin. Diese lag infolge Wasserzuflusses still und förderte nicht. Kohlen für den Koksereibetrieb Erins schaffte man auf der Emschertalbahn von Zollern heran. Anfangs 1879 telegraphisch die Bahnstrecke Castrop—Zollern Telegraphenleitung, die auf Kosten des Westfälischen Grubenvereins angelegt wurde.

Ein Stationsgebäude erhielt Castrop im Jahre 1886.

Die Bezeichnung zweier Bahnhöfe als „Castrop-Stadt“ und „Bahnhof Castrop“ führte in der Folgezeit zu Mißverständnissen, vor allem im Güterverkehr. Eine Veränderung in den Benennungen mußte eintreten. Da gab es freilich Schwierigkeiten, und Jahre vergingen, bis man zu einem endgültigen Entschluß kam. Da nun der „Alte“ Bahnhof innerhalb der Gemeinde Rangel lag, so erhielt er schließlich seinen heutigen Namen „Bahnhof Rangel“, den er aber erst vom 1. April 1892 an trägt. Ob er demnach seinen ursprünglichen Namen als „Castrop-Nord“ oder „Castrop H.B.“ wiedererhält, mag die Zukunft lehren.

III. Die Westfälische Eisenbahn.

Die Westfälische Eisenbahn hat von allen dreien die geringste Bedeutung gehabt. Für den Personenverkehr ist sie nur in beschränktem Maße in Betracht gekommen, und dem Güterverkehr hat sie eine kurze Zeit gedient. Dann wurde sie stillgelegt. Die meisten Bewohner unserer Gegend wissen kaum von ihrer Existenz, und doch durchzieht der alte, mächtige Bahnbaum noch das Grutholz. Während er vor einigen Jahren sogar bis Herne ging und selbst in seinen Wegüber-

Die Geschwindigkeit der damaligen Züge lassen sich durch Vergleich der vorstehenden Tabelle mit einem heutigen Fahrplan leicht bestimmen. Bemerkenswert ist, daß die sog. gemischten Züge, die sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr dienen, eine erheblich längere Fahrtdauer hatten.

Wichtige Dienste leistete die eben eröffnete Bahnlinie der Zeche Erin. Diese lag infolge Wasserzuflusses still und förderte nicht. Kohlen für den Koksereibetrieb Erins schaffte man auf der Emschertalbahn von Zollern heran. Anfangs 1879 telegraphisch die Bahnstrecke Castrop—Zollern Telegraphenleitung, die auf Kosten des Westfälischen Grubenvereins angelegt wurde.

Ein Stationsgebäude erhielt Castrop im Jahre 1886.

Die Bezeichnung zweier Bahnhöfe als „Castrop-Stadt“ und „Bahnhof Castrop“ führte in der Folgezeit zu Mißverständnissen, vor allem im Güterverkehr. Eine Veränderung in den Benennungen mußte eintreten. Da gab es freilich Schwierigkeiten, und Jahre vergingen, bis man zu einem endgültigen Entschluß kam. Da nun der „Alte“ Bahnhof innerhalb der Gemeinde Rangel lag, so erhielt er schließlich seinen heutigen Namen „Bahnhof Rangel“, den er aber erst vom 1. April 1892 an trägt. Ob er demnach seinen ursprünglichen Namen als „Castrop-Nord“ oder „Castrop H.B.“ wiedererhält, mag die Zukunft lehren.

III. Die Westfälische Eisenbahn.

Die Westfälische Eisenbahn hat von allen dreien die geringste Bedeutung gehabt. Für den Personenverkehr ist sie nur in beschränktem Maße in Betracht gekommen, und dem Güterverkehr hat sie eine kurze Zeit gedient. Dann wurde sie stillgelegt. Die meisten Bewohner unserer Gegend wissen kaum von ihrer Existenz, und doch durchzieht der alte, mächtige Bahnbaum noch das Grutholz. Während er vor einigen Jahren sogar bis Herne ging und selbst in seinen Wegüber-

Die Geschwindigkeit der damaligen Züge lassen sich durch Vergleich der vorstehenden Tabelle mit einem heutigen Fahrplan leicht bestimmen. Bemerkenswert ist, daß die sog. gemischten Züge, die sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr dienen, eine erheblich längere Fahrtdauer hatten.

Wichtige Dienste leistete die eben eröffnete Bahnlinie der Zeche Erin. Diese lag infolge Wasserzuflusses still und förderte nicht. Kohlen für den Koksereibetrieb Erins schaffte man auf der Emschertalbahn von Zollern heran. Anfangs 1879 telegraphisch die Bahnstrecke Castrop—Zollern Telegraphenleitung, die auf Kosten des Westfälischen Grubenvereins angelegt wurde.

Ein Stationsgebäude erhielt Castrop im Jahre 1886.

Die Bezeichnung zweier Bahnhöfe als „Castrop-Stadt“ und „Bahnhof Castrop“ führte in der Folgezeit zu Mißverständnissen, vor allem im Güterverkehr. Eine Veränderung in den Benennungen mußte eintreten. Da gab es freilich Schwierigkeiten, und Jahre vergingen, bis man zu einem endgültigen Entschluß kam. Da nun der „Alte“ Bahnhof innerhalb der Gemeinde Rangel lag, so erhielt er schließlich seinen heutigen Namen „Bahnhof Rangel“, den er aber erst vom 1. April 1892 an trägt. Ob er demnach seinen ursprünglichen Namen als „Castrop-Nord“ oder „Castrop H.B.“ wiedererhält, mag die Zukunft lehren.

III. Die Westfälische Eisenbahn.

Die Westfälische Eisenbahn hat von allen dreien die geringste Bedeutung gehabt. Für den Personenverkehr ist sie nur in beschränktem Maße in Betracht gekommen, und dem Güterverkehr hat sie eine kurze Zeit gedient. Dann wurde sie stillgelegt. Die meisten Bewohner unserer Gegend wissen kaum von ihrer Existenz, und doch durchzieht der alte, mächtige Bahnbaum noch das Grutholz. Während er vor einigen Jahren sogar bis Herne ging und selbst in seinen Wegüber-

Unsere Haustiere im Volksmunde.

Von Rektor Dr. Schöpfel-Weidenschwing.

4. Hund und Kaze.

Ein Hund fängt nicht leicht einen Hasen, aber „Viele Hunde sind des Hasen Tod.“ Auf der Jagd geht auch mal ein Hund drauf; „We Hakenköpfe heben weß, maht Mühenköpfe waagen.“ Ehrabschneider und Verleumder finden immer Stoff, denn: „We en Müen schmiten weß, kann licht en Stäin sinnen.“ Gutmütigkeit wird vielfach ausgeübt. „All te guet es Raowers Hundesuet.“ Der den Kakenjammer hat, „maht Haor hebban van däm Müen, we ne gisern bieten biät.“ Vervulvert jemand sein Vermögen, geht er mit seiner Gesundheit nicht rasam zu Werke, so kommt er bald auf den Hund. Uebermaß schadet: „All te vüel es ungesund, . . . is en Schweinehund.“ Abends ist es manchmal recht gemütlich; Kinder und Viertrinter können nichts ins Bett kommen, da wird gemahnt: „Et es Tid, muargen fraoi het de Hund „Mü!“ In bezug auf das Wetter der Hundstage heißt es: „Wi me en Müen anbind, sau maht he wier afgebunnen wärn.“ Der Hund leidet seine Wunden, daher die Anwendung bei leichter Verletzung oder kleinem Schaden: „Dat he ef baosß wier leet“ = bald wieder überwunden. „Dam Reimen leden kommt de Müens ant Vär fräden.“ Liegen Tage Jagd, liegen Bläßen Tracht, liegen Tage blind, daß es en Müenkind.“ Verblagene Leute „sind mit allen Hunden gehebt.“ Reizt man einen Hund, so zeigt er die Zähne. Im Leben kommt es auch mal vor, daß man „die Zähne zeigen“, d. h. sich wehren muß. „De ungelagte Müe hiät de mehren Bläohe.“ Von einzelnen Hunden sagt man: „Dat es en fulen Hund, en boßen Hund, en falschen Hund, en döfgen Hund, en schuarmigen Hund.“ (döfgen = schmierig, schuarmig = räudig). „Als de Müe wäff, so wäff auf de Knäppel“, sagt de Bar, das leit he de Rane achterm Spaiigel fitten un nam dän Plaugstod.“

Ne junge Dätern kann sin: falsch wie ne Katt, gau as ne Katt, bois as en Kättten, kann fil frusß moker as en Kättten, kann spizgen und traffen as en Kättten.“ „Mügent iär in de Dochtid, hiät se de Katt mit guet faret.“ „Wind bi de Katt fäart Knel, dann brufft de keine Köchte.“ „Wen ef en Käl wäde as du, den wäff ef, de Katt härr mi in der Waige fräden.“

(Schluß folgt.)