

	<p>Object: Postkarte: Münster: Südviertel, Ludgeriplatz, Promenade, Altstadt</p> <p>Museum: Stadtmuseum Münster Salzstraße 28 48143 Münster 02 51/4 92-45 03 museum@stadt-muenster.de</p> <p>Collection: Sammlung Postkarten</p> <p>Inventory number: PK-5154-168</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Description

Postkarte: Luftbild: Blick über das Südviertel, den Ludgeriplatz und die Promenade auf die Altstadt.

Aufnahme Friedrich Hessing, Münster, aufgenommen aus einem Ballon, Druck, ohne Verlagsangabe, um 1910, unbeschrieben.

Hist. Hintergrund: Der Bereich östlich der nach Süden verlaufenden Hammer Straße liegt etwas tiefer als das westlich gelegene Areal der Geist. Noch heute erinnert die Dahlstraße (Dahl = Tal) daran. Das etwas feuchtere Gelände eignete sich nicht für den Getreideanbau, daher lagen in diesem Teil des Gartenrings um die Stadt vor allem Wiesen und Gärten für den Gemüseanbau. Der Stadtplan von Münster von 1839 zeigt diesen Bereich zwischen der Chaussee nach Hamm (Hammer Straße) und der Bockstiege nach Albersloh (Hafenstraße) daher noch als unbebautes Gartenland. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde der Bereich östlich der Hammer Straße – ähnlich wie der westliche Teil – bis zur Graelstraße nach und nach entlang der alten Gartenstiegen aufgesiedelt. Durchschnitten wurde das Gelände durch die vom Ludgeriplatz kommende Südstraße.

Nachdem Ende der 1870er Jahre südlich der späteren Josephskirche die Train-Kaserne und später das Train-Depot errichtet worden waren, ergab sich hierdurch eine deutliche bauliche Begrenzung des neuen Siedlungsareals nach Süden. Erst später wurden südlich der Kaserne die Augusta- und die Olfersstraße neu angelegt. Die Augustastraße wurde hierbei nicht, wie man vermuten könnte, 1898 nach der Kaiserin Auguste Victoria (1858–1921), der Ehefrau von Kaiser Wilhelm II. (1859–1941), benannt, sondern nach Auguste Fischer (geb. Meyerholz, 1856–1912). Sie war die Ehefrau des Architekten und Baugewerkemeisters August Fischer (1855–1930), der seit 1895 zahlreiche Wohn- und Geschäftshäuser an der Grael-, der Augusta-, der Süd-, der Industriestraße sowie der Hammer Straße erbaut hatte. Auch die Bernhardstraße wurde 1876 nicht nach einer berühmten Persönlichkeit oder einem Heiligen benannt, sondern nach Bernhard Osthues (1866–1945), dem Sohn des

münsterischen Goldschmiedemeisters und Grundbesitzers Joseph Osthues (1834–1906). Für die rasch wachsende Zahl von Kindern im neuen Siedlungsgebiet wurde zwischen 1904 und 1906 am Dahlweg die katholische Hermannschule errichtet, die nach dem damaligen münsterischen Bischof Hermann Dingelstad (1835–1911) benannt wurde. Eine vollkommen andere Entwicklung ergab sich im Viertel zwischen der Graelstraße und der heutigen Hafenstraße. Diese hieß ursprünglich auch Bockstiege nach Albersloh oder Bleichstraße, da sie an dem bis weit in das 19. Jahrhundert noch existierenden Bleichplatz im Bereich der heutigen Schorlemer- und Brockhoffstraße vorbeiführte. An der Bleichstraße errichtete Jean Antoine Sabey (1800–nach 1879) im Jahre 1853 eine Gasanstalt, die 1871 in den Besitz der Stadt Münster übergang. Er ließ dort vor allem Leuchtgas für die in den Straßen aufgestellten Gaslaternen produzieren. 1875 wurde die Bleichstraße daher in Gasstraße, 1903 – nach der Einweihung des Stadthafens 1899 – in Hafenstraße umbenannt. Rund um die Gasanstalt entstand seit der Mitte der 1850er Jahre das erste kleine Industriegebiet in Münster, bei dem die eingesetzten Maschinen, Kessel und Öfen mit dem Gas aus der Nachbarschaft betrieben wurden. Es wurden unter anderem eine Kesselfärberei, eine Maschinenfabrik und eine Eisengießerei errichtet. Im Umfeld entstand bis zur Dahlstraße ein Arbeiterviertel mit Mietshäusern für die Fabrikarbeiter und die Bahnangestellten der 1848 fertiggestellten Strecke der privaten Münster-Hammer-Eisenbahngesellschaft. Auch viele Zuwanderer ließen sich hier nieder, zuerst in kleinen ein- bis eineinhalbgeschossigen Bauten, die vielfach nach wenigen Jahrzehnten wieder abgebrochen und durch größere Mehrfamilienhäuser ersetzt wurden. Wegen der dichten Wohnbebauung gab es bald keinen Raum mehr für die Erweiterung der bestehenden Fabrikanlagen oder die Neuansiedlung weiterer Betriebe. Die Stadt Münster ließ daher ab 1897 am Albersloher Weg in der Nähe des gerade im Bau befindlichen Hafens eine neue Gasanstalt errichten. Dies führte zur Entstehung eines großen neuen Industriegebietes und zum Niedergang des älteren an der Hafenstraße. Der heutige Albersloher Weg, der ursprünglich bis zum Ludgeriplatz führte, hieß zuvor auch Weg nach Beckum oder Bockstiege nach Albersloh. Seinen endgültigen Namen erhielt er erst, nachdem der innerstädtische Abschnitt bis zur Bahnlinie in Gas- und später in Hafenstraße umbenannt wurde. Im Umfeld der neuen Gasanstalt entstanden zahlreiche weitere städtische Betriebe wie zum Beispiel das von 1900 bis 1902 errichtete Elektrizitätswerk und das Straßenbahndepot. Hinzu kamen private Industriebetriebe wie die Kiesekampsche Dampfmühle und das Westfalenwerk.

Da die produzierte Gasmenge für die ständig wachsende Stadt und vor allem für die immer zahlreicher werdenden Industriebetriebe nicht mehr ausreichte, wurde die Gasanstalt schon bald erweitert und 1905 ein zweites Gasometer errichtet. Doch auch das löste das Grundproblem nicht, so dass – mitten im Ersten Weltkrieg – 1917 eine Gasleitung zur Zeche Radbod bei Hamm verlegt wurde und von der dortigen Kokerei Ferngas (Grubengas) nach Münster geleitet wurde. Auf dem Gelände der nun außer Betrieb gesetzten Gasanstalt wurde später die Halle Münsterland errichtet. Münster lag im Schnittpunkt zahlreicher Eisenbahnverbindungen, was einen deutlichen Einfluss auf die Straßenverläufe und die Siedlungsentwicklung im Osten der Stadt hatte. Neben dem Zentralbahnhof (Hauptbahnhof) existierten mehrere Bahnhöfe von konkurrierenden Bahngesellschaften. Am Beginn des Albersloher Weges lag der sogenannte Beckumer Bahnhof der Westfälischen-Landes-Eisenbahn (WLE). Vom unweit gelegenen Wagendepot der Städtischen Straßenbahn setzten

sich ab 1901 jeden Tag die Triebwagen für die drei durch die Stadt führenden Linien in Bewegung. Mitte der 1920er Jahre wurde die Strecke entlang des Albersloher Wegs bis zur ehemaligen Gasanstalt – dem späteren Standort der Halle Münsterland – verlängert. Hier konnten die Bahnen an einer Wendeschleife mühelos die Rückfahrt antreten.

Basic data

Material/Technique:

Papier & gedruckt

Measurements:

Events

Sent	When	1910
	Who	
	Where	
Printed	When	1910
	Who	
	Where	
[Relationship to location]	When	
	Who	
	Where	Münster
[Relation to time]	When	1910
	Who	
	Where	

Keywords

- Aerial shot
- Postcard

Literature

- Axel Schollmeier & Bernd Thier (2023): Münster auf alten Postkarten: Vom Aasee zum Hafen. Münster, Seite 109