Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen

Die Kleinwohnungen und das städtebauliche System in Brüssel und Antwerpen

Eberstadt, Rudolf

Jena, 1919

urn:nbn:de:hbz:466:1-76025

Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen
Band III

DIE KLEINWOHNUNGEN UND DAS STÄDTEBAULICHE SYSTEM IN BRÜSSEL UND ANTWERPEN

VON

DR. RUD. EBERSTADT
ORDENTL. HONORAR-PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

MIT 35 ABBILDUNGEN IM TEXT

JENA
VERLAG VON GUSTAV FISCHER
1919

Vorwort.

Die vorliegende Schrift ist das Ergebnis zweier Studienreisen, die ich im Februar und im Mai 1918 im Anschluß an akademische Vorträge unternommen habe. Die Darlegungen erstrecken sich nur auf ein räumlich abgegrenztes Gebiet; die behandelten Fragen sind jedoch von allgemeiner internationaler Bedeutung.

International ist das neuzeitliche städtebauliche System, das wir im nachfolgenden zu erörtern haben; seine Einführung und seine Wirkungen in den beiden belgischen Hauptstädten zu schildern, erschien mir eine um so erwünschtere Aufgabe, als hierdurch meine früher in Holland, England und in verschiedenen Städten Belgiens geführten Untersuchungen ihre sachgemäße Ergänzung finden. Das Material zu der folgenden Darlegung wurde, soweit es nicht von mir selbst gesammelt ist, von belgischen Staats- und Gemeindebeamten zur Verfügung gestellt. Auf historischem wie auf zeitgenössischem Gebiet wurde mit einem sachlichen Interesse, für das ich nicht genug danken kann, jede Auskunft erteilt und jede erforderliche Nachforschung unternommen. In ausführlichen Besprechungen lernte ich die Anschauungen der belgischen Fachkreise kennen, und ihre Auffassungen gelangen in den einzelnen Abschnitten der Schrift vielfach zum Ausdruck. Die vormalige deutsche Verwaltung hat ihrerseits in freundlicher Weise einen Beitrag zu den erhöhten Druckkosten bewilligt.

Möge der Schrift eine unbefangene, vorurteilsfreie Aufnahme zuteil werden.

Rud. Eberstadt.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

Während in der Gegenwart die Bedeutung der städtebaulichen Probleme immer mehr zur Anerkennung gelangt, wird in den meistverbreiteten Anschauungen der Gesamtbereich des Städtebaues gleichwohl noch als ein Gebiet betrachtet, das durch Einzelmaßnahmen und Einzelforderungen, nach Programmworten und Sonderbestrebungen zu regeln ist. Die in der vorliegenden Studie vertretene Auffassung ist von dieser Behandlungsweise grundsätzlich verschieden. Das aus dem 19. Jahrhundert überlieferte System der städtischen Bauweise erscheint mir vielmehr als die zentrale, bestimmende Ursache, aus der die Gestaltung des Wohnungswesens und ihre zahlreichen, bisher durch Einzeleingriffe bekämpften Mißstände hervorwachsen. Wie auf anderen Gebieten, ersteht uns auch auf dem des Städtebaues die Aufgabe, uns mit der Erbschaft des 19. Jahrhunderts auseinanderzusetzen, und nicht kampflos wird sich eine Entwicklung zurückdrängen lassen, die in fünf Jahrzehnten mit allgemeiner internationaler Verbreitung vorgeschritten ist. Wenn wir nun diese neuere Ausgestaltung des Städtebaues genauer betrachten, so zeigen sich uns heute im einzelnen scharfe Gegensätze, die das Gesamtgebiet der städtischen Bebauung durchziehen und ihren sinnfälligsten, am leichtesten erfaßbaren Ausdruck in der Verschiedenheit der Hausformen finden. Bei einem Teil der Völker sind Vielwohnungshaus und Mietskaserne allgemein zur Herrschaft gelangt, eine Behausungsziffer von 30—100 Bewohnern für das Wohngebäude aufweisend; in anderen Ländern besteht dagegen das Individualhaus mit einer Bewohnerzahl von 4—6 Personen.

Die Hausform aber ist in beiden Fällen nur eine Einzelheit und ein Endergebnis aus zwei entgegengesetzten Systemen des Städtebaues, in denen jedes Teilgebiet — Geländeeinteilung, Bebauungsplan, Straßenbau — verschieden behandelt wird. In den Flachbauländern beträgt der Bodenpreis in den Kleinwohnungsbezirken der großstädtischen Stadt-

erweiterung im allgemeinen 5—10 M. für den Quadratmeter; in Deutschland in entsprechender Stadtlage 40—100 M.; das ist das Achtfache bis Zehnfache. Hieraus ergibt sich die Gestaltung des Realkredits und des Kapitalbedarfs. Baugewerbe, Bautätigkeit, Hausbesitzverhältnisse, Mietpreisbildung ändern sich vollständig je nach dem angewandten System. Wir können für den Gegensatz der städtischen Bausysteme keine nach Rasse, Nation oder Klima begründete Abgrenzungslinie angeben; er ist ferner weder aus bevölkerungstechnischen, noch aus volkswirtschaftlichen oder aus entwicklungsgeschichtlichen Ursachen zu erklären und hat sich erst seit den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts, namentlich seit 1870, in seiner tiefen Scheidung herausgebildet.

Zu den Einzelheiten vgl. Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., Jena 1919, S. 75 f. In der a. a. O. S. 6 gegebenen Übersicht zeigen sich die Unterschiede, die heute noch zwischen den einzelnen Ländern und ebenso noch innerhalb der einzelnen Staaten, auch nach Durchführung der neueren Formen der Bodenaufteilung, bestehen.

Von den beiden, in der Gegenwart sich gegenüberstehenden Systemen hat das eine die überlieferten Formen im Städtebau, obwohl unter wesentlichen Umgestaltungen und Neuschöpfungen, fortentwickelt, während das andere seine grundlegenden Einrichtungen neu hergestellt hat. Gewiß reichen auch bei dem neuen Städtebausystem die Wurzeln weit in die Vergangenheit zurück, gewiß haben auch hier Einflüsse und Anregungen verschiedenster Herkunft zusammengewirkt. Immerhin können wir für die Praxis das von Napoleon III. und in der gewaltigen Neubautätigkeit von Paris gegebene Vorbild als die erste Verkörperung der neueren Anschauungen in ihrer systematischen Geschlossenheit und als einen der Ausgangspunkte der jüngsten Entwicklung betrachten. Unter den Grundzügen, die bei aller nationalen Verschiedenheit der neuen städtischen Bauweise das Gepräge geben, sind zu nennen: kostspieliger Straßenbau mit der anschließenden Bodenverteuerung, monumentale oder quasi-monumentale Gestaltung des Straßenbildes, Einführung großer Hausformen und der Stockwerkshäufung in der Stadterweiterung, Umwälzung in den Grundbesitz- und Besiedelungsverhältnissen.

Die Gegensätze der neueren städtebaulichen und wohnungstechnischen Gestaltung treten mit besonderer Schärfe im Königreich Belgien hervor. Belgien gilt allgemein als ein Land des Einfamilienhauses; und in der Tat ist diese Kennzeichnung, wenn wir die allgemeinen statistischen Ziffern für den Staat betrachten, zutreffend. Die jüngste Zählung von 1910 ergibt für das Königreich den niedrigen Durchschnitt von 4,83 Bewohnern auf ein bewohntes Haus, wobei in den Gemeinden über 10 000 Einwohner 5,48, in den kleineren Ortschaften und Gemeinden

4,54 bis 4,30 Bewohner auf ein Haus entfallen. Die an sich kleine Ziffer hatte zudem in jedem der letzten Zählabschnitte einen Rückgang zu verzeichnen; sie betrug i. J. 1880 noch 5,20, 1890 5,06, 1900 5,03; in den größeren Gemeinden zeigt sich hierbei eine stärkere Minderung als in den kleinen Bezirken. Nur England hat ähnlich niedrige, gleichfalls mit Rückgang verbundene Ziffern aufzuweisen; i. J. 1901 ergab die Behausungsziffer für das Königreich 5,20, i. J. 1911 nur 5,03 Bewohner, wobei die städtischen Bezirke mit 5,23, die ländlichen mit 4,51 Bewohnern beteiligt waren.

Während indes in England die Durchschnittsziffer, von wenigen Ausnahmen abgesehen, dem tatsächlichen Stande der Wohnweise und namentlich dem in der neueren Stadterweiterung angewandten Bausystem entspricht, ist dies in Belgien nicht der Fall. Hier nehmen vielmehr die beiden bedeutendsten Städte, Brüssel und Antwerpen, eine Sonderstellung ein, die sich erst während der jüngsten baulichen Entwicklung herausgebildet hat. Zerlegen wir die obige Landesziffer nach einzelnen Städten, so zeigt Antwerpen eine Behausungsziffer von 8,11 Bewohnern. In Brüssel ergibt die Zahl im Innenbezirk 8,53 Bewohner; in dem Stadtgefüge von Groß-Brüssel — der die Städtegesamtheit von 14 Gemeinden bildenden „Agglomération Bruxelloise" — 7,08 für Schaerbeek, 6,78 für Etterbeek und 9,72 für Molenbeek, die höchste Ziffer im gesamten Königreich. Doch auch diese Ziffern geben uns noch kein zutreffendes Bild; denn sie sind nur ein statistischer Durchschnitt aus dem in den genannten Gemeinden noch in großem Umfang vorhandenen Bestand an älteren Kleinhäusern, denen etwa eine Behausungsziffer von 5—6 Bewohnern zukommen würde, und den während des jüngsten Zeitabschnitts entstandenen Neubauten, für die eine wesentlich höhere Bewohnerzahl anzusetzen wäre. Im Gegensatz zu den rasch wachsenden Industriestädten — wie Gent, das allgemein und Lüttich, das zum mindesten in den Arbeiterbezirken der Stadterweiterung das Einfamilienhaus beibehielt — sind Brüssel und Antwerpen bei der Neubautätigkeit in großem Umfang zu dem Mehrwohnungshaus übergegangen. Die Einführung der veränderten Bauform in das städtische Ausbreitungsgebiet ist, wie immer, nur eine Folgewirkung willkürlicher, verwaltungstechnischer Maßnahmen; sie beruht auf der Anwendung eines bestimmten Systems der Bodenaufteilung und des Straßenbaus und der hierdurch bewirkten Geländeverteuerung, Bodenpreissteigerung und Steuerlast.

Die Entwicklung des neuen, städtebaulichen Abschnitts, der für Belgien um 1860 einsetzt, vollzog sich unter den gleichen Voraussetzungen, die ich an anderer Stelle für Paris geschildert habe und die hier nur der kurzen Wiederholung bedürfen. Den Ausgangspunkt bildete die notwendige und große Aufgabe der Sanierung des Stadt-

kerns; die schlechten Verkehrs- und Wohnverhältnisse der Altstädte erforderten dringend den Eingriff mit großen Mitteln. Hier galt es, rücksichtslos durch das Gelände durchzuschneiden, breite Straßenzüge zu schaffen, dem Verkehr die leistungsfähigsten Wege zu bieten. Hier allerdings war der Straßenbau die Hauptsache und die großen Hausformen waren auf dem durch die zentrale Lage hochwertigen und durch die hohen Kosten der Straßenanlage nochmals verteuerten Gelände angebracht. Ein neues, von dem überlieferten Zustand bewußterweise abweichendes Bild großstädtischer Bebauung entstand: das „Imposante", die Aufwendung großer Mittel in den Straßenzügen, in der Platzgestaltung und in den Hausfassaden wurde zur Geschmacksrichtung im Städtebau. Der verhängnisvolle Fehler, in den man hierbei verfiel, bestand darin, daß man das neue vielbewunderte System zur Schablone des Städtebaues machte und es gedankenlos auf die Stadterweiterung und die Wohnbezirke übertrug, die hierdurch dem Schematismus der Bebauungspläne und einer namentlich für den Kleinwohnungsbau ungünstigen Entwicklung überliefert wurden. Was für den Stadtkern gut und brauchbar war, wurde fehlerhaft in der Anwendung auf das Gebiet des Neulandes und der wohnbaumäßigen Bebauung; und auf diesen Gegensatz zwischen Innenstadt und städtischer Ausbreitung beziehen sich die hauptsächlichen Streitpunkte im neueren Städtebau.

Frühzeitig zeigte sich in Belgien die Erkenntnis von der Unzulänglichkeit der während dieses Abschnitts eingeführten Methode. Auf Grund eines durch das Napoleonische Dekret von 1852 angeregten belgischen Enteignungsgesetzes hatte die Umwandlung der Innenstädte begonnen: für die Kleinwohnungsverhältnisse war indes kaum eine Verbesserung, in mancher Hinsicht eine Verschlechterung eingetreten. Mit dem knappen Ausspruch: on a fait le vide — man hat das Nichts geschaffen, kennzeichnet der Kammerbericht von 1867 das Ergebnis des seitherigen Vorgehens[1]). Eine Besserung für die Wohnungsbautätigkeit glaubte man zu erzielen durch eine Erweiterung des (bis dahin auf altstädtisches Gebiet beschränkten) Enteignungsrechts, die die Befugnis der Baulandenteignung auf das Außengebiet und die Neubaubezirke der Städte erstreckte; ein Zwangsmittel, das indes, wir wir später sehen werden, in den beiden Hauptstädten gerade der Befestigung und Durchführung der begünstigten Formen des Städtebaues diente.

Scharf umrissen erscheint alsdann der Gegensatz der städtebaulichen Systeme in dem jahrelangen Kampf, der zwischen König Leopold II., dem Vertreter des imponierenden Straßenbaues, und dem Brüsseler Bürgermeister Karl Buls, dem Anhänger überlieferter

1) Vgl. den Abdruck des Berichts: Neue Studien Bd. I, S. 212 f.

Städtebaukunst, geführt wurde. Hier steht Anschauung gegen Anschauung, Grundsatz gegen Grundsatz. Die in der Öffentlichkeit zumeist erörterten und bekannt gewordenen Streitpunkte beziehen sich auf die Umgestaltung von Alt-Brüssel; König Leopold, dem auch der Gegner die Anerkennung der Weitsichtigkeit seiner Ziele nicht versagen wird, fand hierbei den Widerstand von Karl Buls, der die Erhaltung des geschichtlichen Stadtbildes anstrebte. Gewiß waren die Anregungen Leopolds II. verdienstvoll; indes hat wohl bezüglich des altstädtischen Gebietes die von Buls vertretene Auffassung die Oberhand behalten.

Weniger beachtet, für uns indes bedeutungsvoller ist der Umstand, daß bei diesem Widerstreit auch die Grundsätze der Stadterweiterung berührt wurden. Auf dem Neuland der städtischen Ausbreitung konnte Leopold II. seine Lieblingsgedanken freier entfalten; er war unbedingter Förderer des „Kultus der Straße", der Prachtstraße und des Straßennetzes — Anlagen, die er mit allen Mitteln in der Stadterweiterung durchzuführen suchte. Wie war demgegenüber der Standpunkt des Gegners? Die kommunalpolitische Regelung beschränkt die Zuständigkeit des Brüsseler Bürgermeisters auf Inner-Brüssel; gleichwohl hat Buls auch zu den Stadterweiterungsfragen Stellung genommen. Im VII. Abschnitt seiner Esthétique des villes kommt Buls auf das städtische Ausbreitungsgebiet zu sprechen. Er wendet sich gegen die äußere Gestaltung des Stadtbildes; er tadelt — und gewiß mit Recht — die Anlage der Außenbezirke, die sich „nur durch nichtssagende Trockenheit und durch die unbedingte Bedeutungslosigkeit großer einförmiger Straßen auszeichnen". Den wesentlichen Fehler erblickt Buls darin, daß die Stadterweiterungsbezirke „nur vom Standpunkt des Geländeverkaufs aufgeteilt sind".

Bei aller persönlichen Verehrung für Karl Buls und der sachlichen Übereinstimmung in den Endzielen muß ich doch der hier von Buls gegebenen Formulierung widersprechen. Ich halte es durchaus für keinen Fehler, wenn in der Bodenaufteilung der Stadterweiterungsbezirke die Interessen des Geländeverkaufs in geradezu ausschlaggebender Weise berücksichtigt werden. Einen wesentlichen Mangel des heute herrschenden Systems erblicke ich vielmehr in der vollständigen Vernachlässigung wirtschaftsgemäßer Grundsätze, und gerade auf diesen Punkt gilt es den Angriff zu richten. Der neue Städtebau steht und fällt damit, daß es gelingt, den Nachweis der Wirtschaftswidrigkeit der heute befolgten Aufteilungsformen zu führen.

Wenn die gegenwärtige Handhabung der Stadterweiterung — das „imponierende" System des Straßenschemas — aus einer wirtschaftsgemäßen Entwicklung hervorginge, so wäre es aussichtslos, sie mit dem

Einwand zu bekämpfen, daß das Ergebnis unser ästhetisches Gefühl stört. Wir müssen vielmehr die Grundlagen, die Einrichtungen, die Maßnahmen untersuchen und feststellen, ob sie zweckentsprechend oder ob sie fehlerhaft sind. In unseren späteren Erörterungen werden wir Beispiele neuerer Geländeaufteilungen aus der Stadterweiterung von Groß-Brüssel — bei denen die vorerwähnten Auffassungen wirksam gewesen sind — kennen lernen; der erste Vorwurf, den wir gegen diese Anlagen zu richten haben, ist nicht der der Langeweile und Unbedeutendheit, sondern der der Wirtschaftswidrigkeit; sie erscheinen geradezu als Schulbeispiele eines vom Standpunkt des Geländeverkaufs unzulässigen Verfahrens.

Wir mußten die beiden hervorragendsten der auf unserem Gebiete vertretenen Anschauungen voranstellen, um die Richtpunkte unserer folgenden Darlegungen abzugrenzen. Auf der einen Seite das Leitbild des Straßenkultus, von der Schönheit seiner Schöpfungen überzeugt und für seine Auffassungen die Anerkennung als künstlerisches Programm ebenso beanspruchend, wie es der Gegner für die seinigen fordert. Auf der Gegenseite Ablehnung der Ergebnisse aus ästhetischen Gründen. Es wäre nicht gerechtfertigt, wenn man die beiden Anschauungen etwa mit dem Gegensatz „modern“ und „historisch“ gleichstellen wollte. Die künstlerische und programmatische Wertung des Straßenschemas ist weder neu noch der Gegenwart eigentümlich; sie bildet einen Kanon in der Lehre vom Städtebau seit dem 16. Jahrhundert und hat schon von dem französischen Systematiker Daviler (1695) die unübertreffliche Formulierung erhalten: *„les rues les plus belles sont les plus droites et les plus larges“*. Kurz und bündig ist hier bereits die Schätzung der Straße für den Städtebau zusammengefaßt. Der Widerstand gegen das Straßenschema und das Baublocksystem andererseits erhob sich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts und wurde getragen von Männern, die in keiner Weise historisch, sondern zu ihrer Zeit durchaus „modern“ fühlten, wenn sie auch die Gegenbeispiele wider das von ihnen bekämpfte System nicht der eigenen Zeit entnehmen konnten, sondern sie notgedrungener Weise in älteren Abschnitten suchen mußten. Ihre Beweisführung bringt genau die gleichen Wahrnehmungen, wie wir sie bei den Ästhetikern unserer Tage finden; ihre Erörterungen stützen sich auf ein verschiedenes Schönheits- und Geschmacksempfinden und richten sich gegen die Äußerlichkeiten des Stadtbildes, ohne nähere Untersuchung der Grundlagen.

Vgl. Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., § 53 f. und „Zur Geschichte des Städtebaues“, Zeitschr. Kunst und Künstler, Juni/Juliheft 1916.

Die Betrachtung der äußeren Erscheinung des Städtebaues bildet, wie kaum der Hervorhebung bedarf, auch für uns einen wesentlichen Gesichtspunkt; ich erblicke in ihr jedoch nur eine notwendige Folgewirkung des zur Anwendung gebrachten Systems der Stadtanlage. In dieser Richtung versuchen die nachfolgenden Erörterungen vorzugehen. Wenn auch das Ziel unserer Darlegung sich auf die Aufgaben der Gegenwart richtet, sind doch bei der Behandlung der Aufteilungs- und Bauformen die älteren geschichtlichen Zeitabschnitte heranzuziehen.

Erster Teil.

Groß-Brüssel.

Erster Abschnitt.

Das Stadtgebiet von Brüssel.

A. Die Anlage der Altstadt.

Das Stadtwesen, das wir unter der Bezeichnung Groß-Brüssel zusammenfassen, zeigt eine uneinheitliche Entwicklung. Der politische Bezirk der Kernstadt Brüssel ist von 13 durchaus selbständigen Gemeinden umgeben, die die Siedelungsgesamtheit Groß-Brüssel, die sogenannte Agglomération Bruxelloise, bilden. Eine zusammenfassende gemeindliche Organisation besteht nicht; jede der 14 Gemeinden führt ihre Verwaltung in unabhängiger Weise. Von dem Gesamtumfang dieses Stadtgefüges mit 10 937 ha entfallen auf die Gemeinde Brüssel nicht mehr als 1072 ha, d. i. knapp ein Zehntel, während von den i. J. 1912 die Zahl von 758 051 erreichenden Einwohnern des Gesamtgebietes nur noch 175808, also etwa 23% dem eigentlichen Brüssel angehörten. In Brüssel selbst ist die Bevölkerung, nachdem sie schon vor 1880 nahezu zum Stillstand gelangt war oder doch eine nur mehr geringe Vermehrung aufgewiesen hatte, seit 1900 im Rückgang begriffen; die angrenzenden Gemeinden dagegen haben eine starke, einzelne eine außerordentlich große Zunahme erfahren.

Die der Siedelungsgesamtheit Groß-Brüssel zugehörenden Gemeinden sind außer Brüssel: Anderlecht, Etterbeek, Forest, Ixelles, Jette-St. Pierre-Koekelberg, Laeken, Molenbeek-St. Jean, St. Gilles, St. Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Uccle, Watermael-Boitsfort, Woluwe-St. Lambert; Annuaire Statistique de la Belgique, 1914, S. XXIII; s. auch S. 150.

In städtebaulicher Hinsicht allerdings nimmt das Gebiet von Inner-Brüssel die weitaus bedeutsamste Stellung innerhalb der Gesamtstadt ein. Die Stadt Brüssel ist als eine der hervorragendsten Stätten der Städtebaukunst bekannt, und ein ungewöhnlicher Reichtum baukünstlerischer Schöpfungen findet sich hier vereinigt. Von dem städtebaulichen

Wunder des Rathausmarktes — bei dem mir fast als der Wunder größtes erscheint, daß die Platzmitte seither von dem sonst unvermeidlichen Denkmal verschont geblieben ist — bis zu den Bauten des 18. und 19. Jahrhunderts und der Bautätigkeit der Gegenwart bieten sich bemerkenswerte Anlagen der verschiedensten Zeitabschnitte dar. Aber auch für das Kleinwohnungswesen behält Brüssel immer noch die wichtigste Stelle unter den Städten seines Siedelungsbereichs; die Kleinwohnung findet sich hier sowohl in der größten Zahl, wie in den billigsten Preislagen.

Die Einteilung des Stadtgebietes ist für unsere Schilderung durch die topographischen Verhältnisse gegeben. Die Bodengestaltung Brüssels zeigt bedeutende Höhenunterschiede. Die Stadt zerfällt in die hochgelegene Oberstadt, die sich auf dem Höhenrand hinzieht und in ihrer heutigen Anlage hauptsächlich der seit dem 18. Jahrhundert entwickelten Bautätigkeit entstammt; und in die tiefer gelegenen Stadtteile, die den mittelalterlichen Stadtkern und die ihm angegliederten älteren Stadterweiterungen umfassen. In der Oberstadt liegen die landesfürstlichen, die Regierungs- und Verwaltungsbauten, sowie die Wohnbezirke der vermögenden Klassen; die Unterstadt enthält den hochwertigen Geschäftsbezirk sowie zahlreiche Wohnbezirke. Als Kleinwohnungsgebiete kommen im wesentlichen nur die Unterstadt und die ihr anschließenden Ausläufer in Betracht, mit deren Darstellung wir uns im folgenden zu beschäftigen haben.

Für die Ausbildung der altstädtischen Bau- und Hausformen ist zunächst die Parzellierungsweise maßgebend, die durch die mittelalterliche Stadtanlage hergestellt wird; die äußere Einteilung durch die jener Zeit entstammenden Straßenzüge bleibt für den Gang der Entwicklung bestimmend. Die mittelalterliche Stadtanlage und Stadterweiterung schafft in Brüssel, wie in der Mehrzahl der alten Städte, keine bis ins einzelne gehende Aufteilung der Wohnhausgrundstücke. Die Straßenzüge umschließen vielmehr Grundstücke von größerer Tiefe, deren bauliche Aufschließung einer späteren Zeit vorbehalten bleibt. Die Annahme von der sogenannten „Engräumigkeit“ der mittelalterlichen Stadt ist irrtümlich. Der Städtebau des Mittelalters, wie er sich in den seit dem 12. und 13. Jahrhundert rasch aufblühenden Städten entwickelte, ist vielmehr weiträumig; unbebautes Gelände größten Umfangs wurde in die Stadtumwallung einbezogen, während bei steigender Bevölkerung die Stadterweiterungen für die Zuführung neuer Geländeflächen sorgten. Eine Änderung tritt erst während der Neuzeit seit dem 16. Jahrhundert ein. Als nach Einführung der Feuergeschütztechnik und der kostspieligen Dauerbefestigung die Hinausschiebung der Festungsanlagen nicht oder nur unter außerordentlichem Aufwand möglich war, entstand durch nachträgliche Bebauung des aus dem Mittelalter überkommenen

Geländebestandes die Engräumigkeit der alten Stadt, die man unzutreffenderweise rückwärts auf das Mittelalter übertrug.

Bezüglich der späterhin zur Bebauung gelangenden innenstädtischen Bodenflächen ist zu bemerken, daß die Bürger der mittelalterlichen Stadt Landwirtschaft betrieben, sodaß die Grundstücke zumeist freie Hofräume und Binnenflächen größeren Umfangs enthielten. Im 12./13. Jahrhundert waren die Einwohner der Stadt zu einem erheblichen Teil reine Ackerbürger; doch auch die Gewerbetreibenden befaßten sich regelmäßig im Nebenberuf mit Landwirtschaft, und die Grundstücke hatten die hierfür erforderlichen Abmessungen; vgl. Eberstadt, Ursprung des Zunftwesens, 2. Aufl., 1915, S. 256 f. u. 272 f.; wegen der für den Gewerbebetrieb dienenden Freiflächen s. unten, Antwerpen.

Auch die Anlage des mittelalterlichen Brüssel war ursprünglich eine weiträumige. Der Stadtkern empfing um das Jahr 1200 seine erste Umwallung, die etwa dem Zug von der Höhe bei der Gudulakirche zum Wolfsgraben, Katharinentor, Steintor, Coudenbergtor folgte. Zu Ende des 13. Jahrhunderts wurde in der Richtung nach Anderlecht und Molenbeek eine Stadterweiterung geringeren Umfangs vorgenommen, die hauptsächlich einer Verstärkung der Stadtverteidigung gegen Westen diente. Während des 14. Jahrhunderts trat mit dem Aufschwung der mittelalterlichen Tuchmacherei eine so starke Vermehrung der Bevölkerung ein, daß sich zahlreiche Bewohner außerhalb der Mauer in Vorstädten ansiedelten. Nachdem kriegerische Ereignisse die Notwendigkeit eines verstärkten Schutzes für die Stadtbevölkerung dargetan hatten, wurde i. J. 1357 eine Stadterweiterung großen Umfangs beschlossen und bis z. J. 1383 durchgeführt, die die Stadtmauer um eine weite Strecke hinausschob. Brüssel wurde hierdurch das an Stadtfläche größte Gemeinwesen von Brabant; das Stadtgebiet mit 450 ha war größer als das der gewerbe- und volkreichen Tucherstadt Loewen. Die neue Umwallung, ein weitausschauendes Unternehmen, folgte der Linie, die heute als die der äußeren Boulevards bekannt ist und im wesentlichen (von der Erweiterung des Quartier Leopold und der Avenue Louise im 19. Jahrhundert abgesehen) die bis in die Gegenwart eingehaltenen Grenzen von Brüssel festgelegt hat.

Mit Rücksicht auf die Umwälzungen, die in der Innenstadt Brüssel eingetreten sind, ist ferner hervorzuheben, daß die Planrichtung der Altstadt im Mittelalter eine von der heutigen völlig verschiedene gewesen ist. Der Hauptverkehrszug durchschnitt die Stadt in der Richtung von Osten nach Westen: er trug in seinem gesamten Verlauf den einheitlichen Namen Steenweg — Steinstraße, gepflasterte Straße — und erstreckte sich von der Hochstadt bei der Porte de Namur bis zu der Gegengrenze der Umwallung bei der Porte de Flandre, die heutigen Straßenabschnitte der Montagne de la Cour, rue de la Madeleine bis rue Ste.

Catherine und rue de Flandre umfassend. Eine Abzweigung führte von dem Grasmarkt durch die Bergstraße nach dem alten Schaerbeeker Tor[1]). Die Vorstellung der ost-westlichen Orientierung der Stadtanlage scheint bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts — vor Beginn der großen Umgestaltungen der Innenstadt — die herrschende gewesen zu sein; auch der von Henne und Wauters i. J. 1845 veröffentlichte Stadtplan nimmt die Ostseite zur Basis der Planung. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts trat eine vollständige Umkehrung ein; die Durchquerung der Innenstadt durch mächtige Straßendurchbrüche gab den neuen Straßenzügen eine ausgesprochen nord-südliche Richtung, unter einer — noch heute nicht behobenen — Vernachlässigung des ost-westlichen Verkehrszugs. Die Grundlinien der Verkehrsstraßen sind, was kaum der Betonung bedarf, von wesentlichem Einfluß auf die Gestaltung der Planung und Aufteilung. Bei der Beurteilung der innenstädtischen Verhältnisse von Brüssel müssen wir uns deshalb gegenwärtig halten, daß — namentlich in dem für die Kleinwohnung zumeist in Betracht kommenden Gebiet der Niederstadt — gegenüber der ursprünglichen Stadtanlage eine Drehung in der überlieferten Grundrichtung und eine Einfügung neuer Verkehrszüge stattgefunden hat. Der Verlauf der älteren Straßen zeigt im allgemeinen eine zentripetale, nach dem Stadtmittelpunkt des Rathausmarktes zustrebende Richtung.

Innerhalb der Altstadt hebt sich im übrigen der Stadtkern gemäß der Umwallung d. J. 1200 noch heute von der Stadterweiterung d. J. 1357 ab. Die Blöcke der Kernstadt sind weniger tief, die Straßen infolgedessen häufiger und in geringerem Abstand gezogen als in den später angegliederten Bezirken. Übereinstimmend dagegen bestanden für die gesamte Altstadt die Aufgaben der Geländeerschließung und ihre Lösung durch die Aufteilung der gemäß dem oben S. 9 erwähnten Straßensystem geschaffenen Geländeblöcke. Mit steigender Bevölkerung wurden die von den vorhandenen Straßen umschlossenen Binnenflächen der Bebauung zugeführt. Im einzelnen vollzieht sich diese Geländeerschließung durch Einfügung von Wohnstraßen und Gassen, die öfter dem Verlauf alter Grundstücksgrenzen folgen. Vielfach werden auch zur Erschließung einer größeren Grundstücksfläche Straßen in geradem Zug durch das aufzuteilende Gelände gelegt. Während des Mittelalters beschränkt sich die Aufteilung des abseits der Verkehrsstraßen gelegenen Grundbesitzes allgemein auf den Einzelfall und die Grundbesitzfläche des einzelnen Eigentümers. Erst in der

1) Die in dem heutigen Stadtplan bedeutend hervortretende Rue Royale war ursprünglich nur ein Straßenstumpf, der von der Place Royale bis zur Rue de Louvain reichte. Erst i. J. 1822 erfolgte die Durchlegung nach der Porte de Schaerbeek, der i. J. 1827 die jenseitige Verlängerung hinzutrat.

Neuzeit, namentlich im 17. und 18. Jahrhundert werden in Brüssel planmäßig-einheitliche Aufteilungen größerer Flächen vorgenommen.

Die Breitenabmessung dieser alten Wohnstraßen und Gassen ist zum Teil eine geringe; sie mindert sich in einzelnen Fällen bis zu einem schmalen Durchlaß, als dessen häufig erwähntes Beispiel das den bezeichnenden Namen „Rue d'une Personne" tragende Quergäßlein — an einigen Stellen nur 0,90 m breit — dient. Doch bilden solche Anlagen immerhin eine als Sonderheit anzusprechende Ausnahme. — Unter den neuzeitlichen Parzellierungen sei erwähnt die Anlegung des Alten Kornmarktes um 1650 und des benachbarten Neuen Kornmarktes, 1787 als rechteckige, geschlossen umbaute Platzanlage ausgeführt, deren süd-östliche Wandung indes neuerdings durch Einführung eines breiten Straßenzugs durchbrochen wurde. — Zu den Bauten und der Baugeschichte vgl. die treffliche Schilderung von G. Des Marez, Les Monuments Civils et Réligieux, Guide Illustré de Bruxelles 1918, Bd. I; eine ungewöhnlich inhaltreiche Darstellung, gleich wertvoll für den Fachmann, wie für die weiteren Kreise, deren Teilnahme dem Städtebau gewonnen werden soll.

Die Gestaltung der wirtschaftlichen und bevölkerungstechnischen Verhältnisse von Brüssel blieb während der Neuzeit eine günstige. Eine Periode weltbeherrschender Stellung im Handel, wie sie Antwerpen im 16. Jahrhundert einnahm, hat Brüssel allerdings nicht gekannt. Dafür war der Stadt eine dauernde Aufwärtsentwicklung beschieden, die auch von mehrfachen schweren Erschütterungen und Krisen nicht unterdrückt werden konnte. Als eine Stadt des Gewerbebetriebes, der Luxusindustrie, des Hofhalts gelangte Brüssel seit dem 16. Jahrhundert zu steigendem Gedeihen. Die einträgliche Spitzenindustrie wurde zu hoher Blüte entwickelt und brachte reichen Geldzufluß und stetig vermehrte Beschäftigung für die Einwohnerschaft. Die Besiedelung des Stadtgebietes verdichtete sich namentlich in der Niederstadt; hier waren es insbesondere der Stadtkern, die Umgebung des Stadthauses und die angrenzenden Bezirke, in denen sich die Bevölkerung zusammenzog.

Das 19. Jahrhundert übernahm diese Altstadt in dem städtebaulichen und wohnungspolitischen Zustand, den eine Entwicklung von Jahrhunderten geschaffen hatte, die aber erst jetzt den Höhepunkt erreichen sollte. Der allgemeine Aufschwung des Städtewesens und die Steigerung des Zustroms nach den Städten traten hinzu, hier noch verstärkt durch die neue Eigenschaft der Hauptstadt eines Königreichs.

Bevölkerung von Brüssel 1806/1866:

1806	1835	1846	1856	1866
72 280	102 802	123 874	152 828	157 905 Einw.

Seit der Verselbständigung des Königreichs i. J. 1830 steigt die Bevölkerungsziffer der Hauptstadt rasch und ergibt von 1835—1856 die, namentlich für die damaligen Zeitverhältnisse, beträchtliche Zu-

nahme von 2—2 1/2 % jährlich[1]); die Vermehrung für diesen Abschnitt beträgt 50 % der Bevölkerung. Wiederum waren es die altstädtischen Kleinwohnungsbezirke, die den Bevölkerungszuwachs zum erheblichen Teil aufzunehmen hatten. Nunmehr gelangte jede nutzbare Fläche in den engangelegten Gassen, auf den Höfen und in dem Blockinnern zur Verwertung. Die bauliche Ausnutzung des Bodens war eine übermäßige und bald entwickelten sich in einzelnen Kleinwohnungsbezirken Zustände, die wohnungspolitisch wie gesundheitlich gleich anfechtbar waren.

Einer dieser Bezirke, der i. J. 1825 gelegentlich der Errichtung des neuen Fischmarktes niedergelegt wurde, die petite rue des Bâteaux, wird bezeichnet als „un des plus populeux et des plus sales réduits de l'ancienne Bruxelles; on assure que plus de 700 personnes étaient entassées dans les masures de cette voie étroite qui était parallèle à la rue de la Senne et à la rue des Bâteaux“; Henne und Wauters, Histoire de Bruxelles 1845, III, S. 193. — Der Sennebach, der heute überwölbt und in dem Stadtbild unsichtbar geworden ist, durchzog in offenem Wasserlauf die Innenstadt; da er zu gewerblichen Zwecken und zur Aufnahme von Abwässern genutzt wurde, ergaben sich gesundheitliche Mißstände.

Gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts ist der erste städtebauliche Eingriff größeren Umfangs zu verzeichnen, der die Umbildung des alten Stadtkerns zu einem neuzeitlichen Geschäfts- und Verkehrsgebiet einleitet. Im Jahre 1846 erfolgte die Anlegung der als Galerie St. Hubert bekannten Ladengänge, die unter Niederlegung eines zentralen Bezirks unweit des Stadthauses erbaut wurden, das erste Unternehmen dieser Art in Europa. Das große Gelände, früher zu einem erheblichen Teil mit Kleinhäusern und unbedeutenden Baulichkeiten besetzt, wurde von den Ladengängen kreuzweise durchquert; an die Stelle der alten Gebäude traten hochwertige Kaufläden, Geschäftsräume, Kaffeehäuser. Eine große Zahl billiger Kleinwohnungen geriet hierdurch in Wegfall.

Die Brüsseler Ladengänge (Galerien), eine Schöpfung des Architekten J. P. Cluysenaer (vgl. Des Marez, a. a. O. S. 104) wurden während des 19. Jahrhunderts vielfach nachgeahmt; sie bieten eine Verwendungsform für hochwertiges Binnengelände und haben sich in Großstädten mit stark entwickeltem Fußgängerverkehr im allgemeinen bewährt. Die Anlage eignet sich namentlich für solche Geschäftsbetriebe, die des hellen (hier durch Überdachung verdunkelten) Tageslichts nicht bedürfen, mit künstlicher Beleuchtung auskommen und die hierdurch entstehenden Unkosten zu tragen vermögen. Vgl. auch unten, Antwerpen.

In den 50er und 60er Jahren setzen die großen städtebaulichen Unternehmungen ein, die eine vollständige Umwälzung im Bauwesen von

1) In dem gleichfalls stark anwachsenden Antwerpen betrug die Zunahme von 1835 bis 1856 nur etwa 1,7 % im Durchschnitt der 21 Jahre.

Inner-Brüssel bewirkten. Die im damaligen Städtebau führenden Anschauungen sind oben S. 2 erörtert worden. Das Ideal der „Monumentalität“ hatte die Herrschaft; mit imposanten Straßenzügen und großem Aufwand wurde die neue Stadtmitte ausgestattet. Ein erheblicher Teil des alten Brüssel, zwar abbruchsreif und verbaut, aber doch immer eigenartig und von örtlich-besonderem Gepräge, verschwand zugunsten weltstädtischer Anlagen von internationalen, durch keinen geschichtlichen Zug gekennzeichneten Formen. Nach der verkehrstechnischen Seite wurde in der Tat Bedeutendes geschaffen. Die erforderlichen leistungsfähigen Zugstraßen wurden in der Nord-Südrichtung hergestellt, während die Behandlung des West-Ostverkehrs, wie oben bemerkt, eine weniger befriedigende blieb und die Lösung der hier bestehenden großen Aufgaben auch heute noch nicht erreicht ist.

Für unser Gebiet des Kleinwohnungswesens hatte die umfassende Neubautätigkeit die einschneidendsten Folgen. Gassenweise und bezirksweise verfielen die alten Gebäude dem Abbruch, und eine überaus zahlreiche Bevölkerung wurde aus den billigen Kleinwohnungen vertrieben. Der Bereich der Umgestaltung erstreckte sich über die dichtbesiedeltsten Teile der Altstadt. Das Gelände aber, das hier von Niederlegung und Wiederaufbau ergriffen wurde, war endgültig für den Kleinwohnungsbau verloren. Für den hochwertigen Boden ergaben sich andere Verwendungszwecke.

Das neue Brüssel hat somit einen bedeutenden Teil des Stadtkerns umgeschaffen und ihm die Formen der neuzeitlichen Weltstadt gegeben; aber noch immer bleibt ein größerer Teil des alten Brüssel bestehen, und hier, wie in jeder Großstadt, sind die modernen hochwertigen Geschäftsbezirke und das Gebiet der billigsten Kleinwohnung auf das engste aneinandergefügt. In jedem Teil der Altstadt sind abseits der großen Prachtstraßen die Kleinwohnungen anzutreffen. Manche Straßen haben noch vollständig den Charakter der Wohnbezirke des Kleinbürgers, des Handwerkers, des Arbeiters. Aber nicht die Straße und die nach der Straße gelegene Wohnung geben uns in der festländischen Großstadt ein zureichendes Bild des Kleinwohnungswesens; hier ist vor allem die Bebauung des Hoflandes und des Hinterlandes in Betracht zu ziehen. Auch in Brüssel wurden infolge der Stadtanlage und Bodenparzellierung die Innenflächen der Grundstücke ein Hauptgebiet der Entwicklung des altstädtischen Kleinwohnungswesens.

Kennzeichnend ist für die altstädtische Brüsseler Kleinwohnung, namentlich für die der billigsten Preislage, eine Bauform, die in gleichem Umfang in anderen Städten kaum nachweisbar ist; es ist die *Impasse*, der Wohngang oder die Sackgasse. Bezüglich der Verbrei-

tung dieser Anlagen sei zunächst bemerkt, daß i. J. 1867 in Brüssel 437 solcher Wohngänge vorhanden waren; für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts wird man den Bestand noch erheblich höher ansetzen dürfen. Obwohl die durch Jahrzehnte betriebene Niederlegungs- und Sanierungstätigkeit in der Altstadt gewaltig aufgeräumt hat, wurden noch i. J. 1912 nicht weniger als 176 mit Namen bezeichnete Sackgassen gezählt. Hierzu tritt noch die Menge der nur wenige Kleinhäuser umfassenden Hofwohnungen und der kleinsten, keine gesonderte Benennung tragenden Hofgänge. Schon aus diesen Zahlen ergibt sich, welche Bedeutung der Impasse im Brüsseler Wohnungswesen zukommt; in einzelnen Bezirken der Innenstadt findet sich diese Anlage auf der überwiegenden Mehrzahl der Grundstücke; in manchen Straßen ist sie Haus bei Haus anzutreffen. Von der Straße aus ist die Impasse allgemein nur wenig erkennbar. Ein überbauter Zugang, der sich in Aussehen und Größe nicht von einer Haustür unterscheidet, führt durch das Erdgeschoß des Vordergebäudes als schmaler Hausflur nach dem Innengelände, das mit meist als Kleinwohnungen dienenden Baulichkeiten besetzt ist. In einer Reihe von Fällen, die indes bei weitem die Minderzahl bilden, besteht eine offene, nicht überbaute Verbindung mit der Straße.

Les impasses constituent une particularité du développement territorial de Bruxelles. Pendant longtemps, au moyen âge, la ville garda un aspect agricole et les premières maisons furent élevées le long de la lisière des champs. Plus tard, quand la population de la ville s'accrut, à partir du XVe siècle surtout, il fallut mettre à profit les jardins et les cours, et on y créa des petites cités intérieures qu'on mit en communication avec le dehors par un couloir ou allée. On créa ainsi, à travers les siècles, des centaines d'impasses dont les premières se formèrent dans les environs immédiats de la Grand'Place, d'autant plus rapidement que le Marché était un centre d'attraction autour duquel se pressait la population marchande. Le système des impasses est propre, disions-nous, à notre développement urbain et il mérite, à ce titre, d'attirer notre attention; G. Des Marez, Les Monuments Civils et Religieux, Brüssel 1918, S. 104.

Die Brüsseler Wohngänge bieten uns nach verschiedenen Richtungen Anlaß zur Untersuchung. Zunächst ist es wohnungspolitisch von Bedeutung, die Einzelheiten einer Wohnweise kennen zu lernen, die einem erheblichen Teil der Brüsseler Bevölkerung Unterkunft gewährt. Es ist ferner nach der bautechnischen Seite von Wert, die geschichtliche Grundlage einer Bau- und Parzellierungsform festzustellen, die innerhalb der Großstadt eine allgemeine Verbreitung erlangt hat. Endlich aber besteht für den Städtebau der Gegenwart ein wesentliches Interesse, die Voraussetzungen für die Anwendbarkeit einer Verwertungsform des großstädtischen Geländes zu erörtern, die von der heute üblichen Aufteilungsweise grundsätzlich abweicht.

B. Die Wohngänge.

Der Wohngang entsteht durch die bauliche Verwertung der Innenfläche eines Grundstücks, die für die Bebauung nutzbar oder zugänglich gemacht werden soll. Von dem Zuschnitt und namentlich von der Tiefe des auszunutzenden Grundstücks hängt demnach die Gestaltung des Wohngangs ab. Nach der äußeren Anlage können wir somit allgemein zwei Formen unterscheiden: den kleinen Wohngang, wie wir ihn in dem alten Stadtkern mit seinen flacheren Baublöcken finden, und den tiefen Wohngang, der hauptsächlich in dem Gebiet der mittelalterlichen Stadterweiterung (oben S. 10) anzutreffen ist. Ferner ist auf dem hochwertigen Boden der Kernstadt die Überbauung eine stärkere; während im Wohngang der Flachbau sonst die Regel bildet, zeigen die Gänge im Stadtkern öfter eine Ausnutzung mit zwei und drei Geschossen.

Es ist anzunehmen und entspricht den aus anderen Städten bekannten Verhältnissen, daß auch in Brüssel der Wohngang bereits im Mittelalter bekannt gewesen und zur Anwendung gelangt ist. Die allgemeine, systematische Ausnutzung des Binnengeländes dagegen gehört in Brüssel nicht dem Mittelalter, sondern der Neuzeit an. Für eine Reihe von Gewerbebetrieben waren im Mittelalter zu gewerblichen Zwecken freie Hofflächen notwendig, die erst mit den späteren Umwälzungen im Gewerbewesen entbehrlich wurden. Namentlich bedurfte das Hauptgewerbe des mittelalterlichen Brüssel, die Tuchmacherei, bedeutender Geländeflächen für die Rahmenfelder, die noch während des 15. Jahrhunderts innerhalb der Stadt in erheblicher Zahl vorhanden waren. Diese Höfe und Binnenflächen wurden erst späterhin nach Ablauf des Mittelalters für die Einschiebung von Wohngängen verfügbar. Die größten der heutigen Gangwohnungsgebiete Brüssels bestanden überdies noch im 18. Jahrhundert aus Gärten und landwirtschaftlich benutzten Grundstücken.

Auch nach der oben S. 15 angeführten Darlegung von Des Marez hat die allgemeine Aufteilung altstädtischer Binnenflächen durch Wohngänge in Brüssel erst seit dem 15. Jahrhundert eingesetzt.

Bei einer Anzahl von Wohngängen der Innenstadt geht die Erwähnung in der Tat auf die Urkunden des Mittelalters zurück. Es ergibt sich hierbei, daß einzelne dieser Sackgassen sich aus Durchgängen oder Zugängen entwickelt haben, die zu größeren Grundstücken führten. Der Zugang wurde zu Bauzwecken ausgenutzt und mit kleinen Wohngebäuden besetzt, und hierbei bildete sich im Einzelfall ein Wohngang ältester Form. Von der — heute verschwundenen — Impasse de la Haute-Porte wird berichtet, daß sich auf dem Grundstück zwei „feste Häuser“, d. h. Steinhäuser, zur Verteidigung eingerichtet, befanden, auf deren Gelände späterhin der Wohngang entstand. Eine andere Impasse,

de la Table Ronde genannt, bildete den Zugangsweg zu einer i. J. 1323 erwähnten größeren, landwirtschaftlich genutzten Grundstücksfläche.

Vgl. Henne und Wauters, Histoire de Bruxelles 1845, III, S. 484 u. 519. Die festen Häuser wurden in Brüssel „steenen“ oder „sterke huizen“ genannt; sie gehören zu den ältesten Bauten der Städte, bilden in ihrer burgenähnlichen, kriegsmäßigen Ausstattung einen wesentlichen Bestandteil der Befestigung im 12. Jahrhundert und spielen noch in den späteren Zeiten gegenüber dem äußeren Feind wie bei den inneren städtischen Kämpfen eine bedeutsame Rolle. „Les steenen complétaient le système de défense de l'île, à une époque où la ville de Bruxelles n'avait pas encore d'enceinte; Des Marez, Monuments Civils, S. 230. — Über den Bau der festen Häuser in der mittelalterlichen Stadt vgl. Eberstadt, Städtebau in Holland, S. 12; über die Anlegung von Kleinwohnungen auf ihrem Gelände s. ebenda S. 16.

Als ursprünglicher Zugangsweg zu einem größeren Grundstück ist die Impasse des Trois Perdrix zu bezeichnen, die aus der stark belebten Rue de l'Escalier in das Innere eines Baublocks führt, s. Abb. 1. Von einer planmäßigen Geländeaufteilung ist hier keine Spur zu erkennen. Das rückwärtige, im Blockinnern gelegene Grundstück war mit der Straße durch einen Zugang verbunden; an diesem Gang wurden späterhin unter Ausnutzung eines Hofstreifens Wohngebäude angelegt, die heute zu Kleinwohnungen aufgeteilt sind. Die Häuser enthalten mehrere Geschosse, die von verschiedenen Familien bewohnt werden. Über die Bauform braucht näheres kaum gesagt zu werden. Die Wohnungen gehören zu denen der billigsten Preisgattung, wie dies bei der Form der Anlage nicht anders zu erwarten ist.

Die Impasse des Trois Perdrix ist vermutlich mit der ehemaligen Ruelle de Stalle, einem mittelalterlichen Zugang, gleichzusetzen: „La ruelle de Stalle, dans laquelle on doit retrouver sans doute l'impasse actuelle des Perdrix (Patrysen-ganck), conduisait à la maison de Stalle, ainsi appelée parce qu'elle avait été habitée par un patricien nommé Rodolphe Stalle et appartenant à une famille de ce nom“; Extraits des Registres de Bruxelles, année 1399, Henne et Wauters, Histoire de la Ville de Bruxelles, Brüssel 1845, III, S. 150. Danach würde also die heutige Impasse den alten Zuweg zu dem Besitztum des Großbürgers Rudolf Stalle darstellen; der Weg ist ursprünglich wahrscheinlich breiter gewesen und wurde bei späterer Ausnutzung durch Einbauten verengt.

Wesentlich verschieden von dem vorigen sind sowohl in Anlage wie in Instandhaltung die beiden Wohngänge A und B unserer Abb. 2, ebenfalls dem Stadtkern angehörig und in der Petite Rue des Bouchers, einem mit Gängen reichlich ausgestatteten Bezirk, gelegen. Die Impasse Schuddeveld (A) ist zu der nicht geringen Zahl von Gängen zu rechnen, die einen malerischen Anblick bieten. Nach Durchschreitung des ersten Hofs gelangt man an einen hübschen doppelten Torbogen, der nach den beiden rückwärtig gelegenen Höfen führt. Der benach-

barte St. Monicagang (B) wird von der Straße her durch eine wenig einladende, teilweise überbaute Verbindung betreten, die hier in beachtenswerter Weise mit einem doppelten Knick nach dem Innengelände führt.

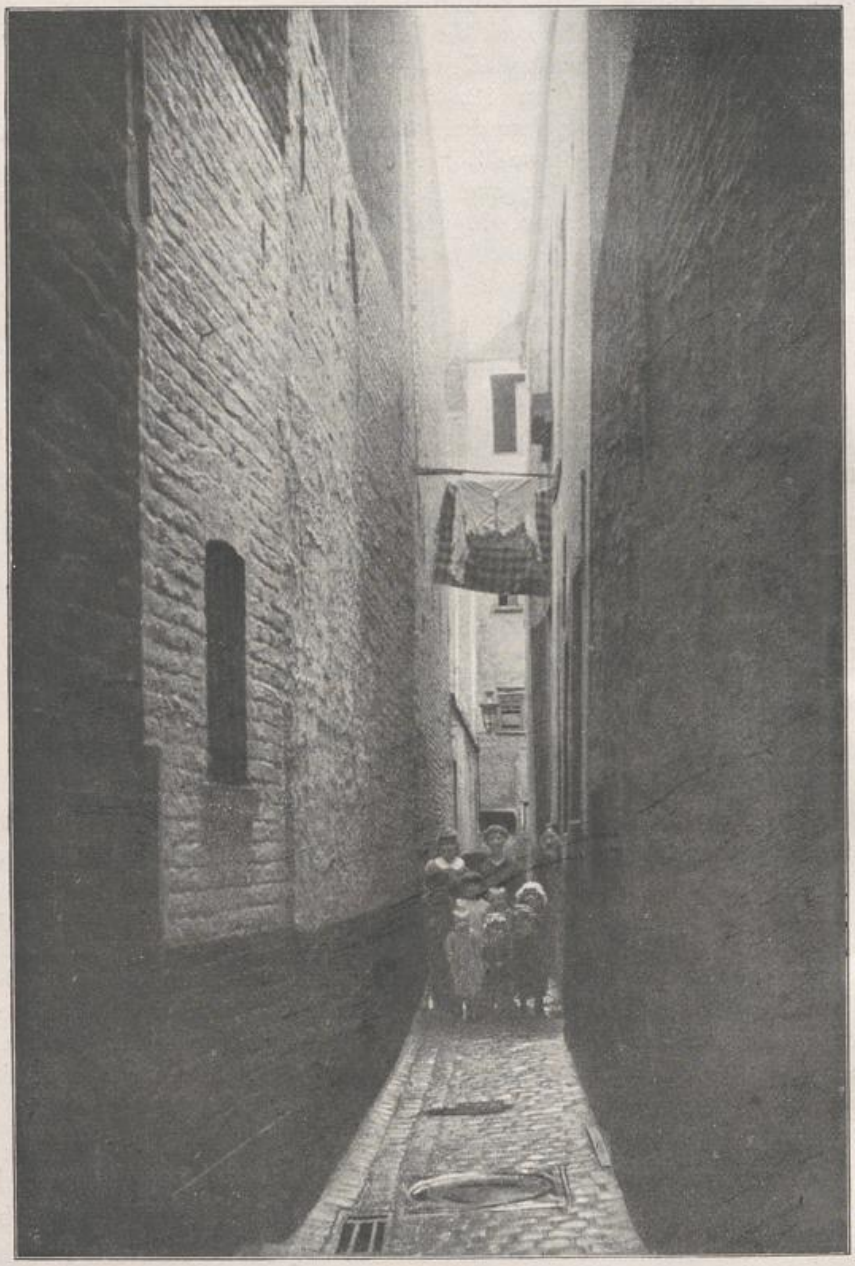

Abb. 1. Impasse des Trois Perdrix (Rue de l'Escalier).

Um so überraschender wirkt der kleine Wohnhof, der von 7 Kleinhäusern umbaut ist und bei der guten Instandhaltung einen freundlichen Eindruck macht.

Über die Entstehung der Wohngänge der vorliegenden Form läßt sich nur sagen, daß eine planmäßige Anlegung auch hier nicht vorauszusetzen ist, so wenig wie dies bei Abb. 1 der Fall ist. Man dürfte vielleicht annehmen, daß es sich bei den Ganggrundstücken der Abb. 2 um Absplitterungen handelt, die durch Erbteilung oder Verkauf von einem Hauptgrundstück abgetrennt wurden und denen dann der Durchgang nach der Straße verblieb. Doch wäre es auch möglich, daß einzelne Gänge ursprünglich selbständige Grundstücke gewesen sind, denen eine Verbindung zur Straße zustand. Die allgemeinen Anzeichen älterer landwirtschaftlicher Bodennutzung — die Streifeneinteilung der Grund-

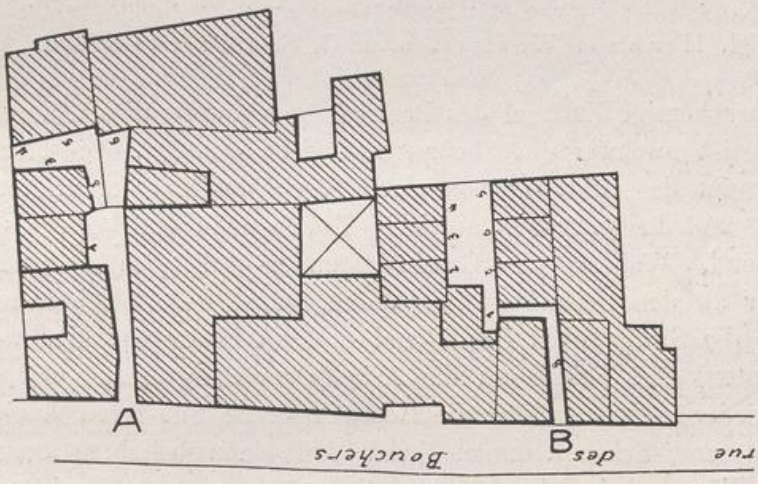

Abb. 2. A. Impasse Schuddeveld. B. Impasse Ste. Monique. Maßstab 1 : 630.

Die Vorlagen zu den Abb. 2, 7 und 9 wurden seitens der Brüsseler Stadtverwaltung, Abteilung Travaux publics in freundlicher Weise zur Verfügung gestellt.

stücke — fehlt in unserem Fall; die Grundstückseinteilung ist eine gänzlich unregelmäßige.

Die Miete für die Kleinhäuser der Impasse Ste. Monique, die im Erdgeschoß und Obergeschoß je eine Stube enthalten, beträgt 25 Frcs. monatlich (Friedenspreis). Abbildungen des Straßenzugangs älterer Wohngänge aus der Innenstadt finden sich bei Louis Hymans, Bruxelles à travers les âges, Brüssel 1883, Bd. II, S. 241 und S. 279.

Während unsere ersten Beispiele dem Stadtkern gemäß der Umwallung von 1201 angehören, wenden wir uns weiterhin nach dem Bereich der mittelalterlichen Stadterweiterung von 1357 (oben S. 10). Wir verlassen hiermit das Gebiet der auf mittelalterliche Anlage oder Parzellierung zurückgehenden Gänge und gelangen zu den Bauformen jüngerer Zeiten; denn wenn auch die Stadterweiterung von 1357 in ihren Hauptstraßenzügen während des Mittelalters angebaut und besiedelt wurde, so ist doch die allgemeine Aufteilung der von den Randstraßen um-

schlossenen Innenflächen der Geländeblöcke erst in späteren Jahrhunderten erfolgt.

Als ein Hauptgebiet der heutigen Brüsseler Arbeiterwohnung ist der von der Rue Haute, einer der belebtesten Verkehrsstraßen, durchzogene Stadtteil zu nennen. Die städtebaulichen und siedelungstechnischen Veränderungen, die sich hier während des Zeitraums der letzten 100—120 Jahre vollzogen haben, sind außerordentlich groß. Noch bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts bestand der heute dicht bevölkerte Bezirk der Hochstraße aus Gärten und landwirtschaftlich genutzten Grundstücken; von hier bis zum Sennebach hinunter waren noch im Jahre 1845 ausgedehnte Gärten und Bleichereien anzutreffen.

Vgl. Henne et Wauters, a. a. O. S. 432; Des Marez, a. a. O. S. 125.

Der heutige Zustand des Bezirks ist ein wesentlich anderer. Das Gelände ist durchweg dicht bebaut und dicht besiedelt. Die Hochstraße selbst zeigt das Bild der von einem Verkehrsstrom durchfluteten Geschäfts- und Ladenstraße, zu jeder Tagesstunde ein bewegtes Leben aufweisend. Während der Geschäftsstunden zieht sich ein gedrängter Verkehr an den Schaufenstern entlang. Fast noch belebter aber erscheint die Straße nach Feierabend und an Festtagen; hier wogt auf Bürgersteig und Fahrdamm die Arbeiterbevölkerung auf und ab, der nach niederländischer Sitte die Geschäftsstraße mit ihren Anziehungspunkten und Schaustellungen jeder Art einen beliebten Spazierweg bietet. Für Verkehr, Geschäft und Vergnügen gibt die Hochstraße den Mittelpunkt des Bezirks ab.

Wohnbezirk und Geschäftsbezirk sind in diesem innenstädtischen Gebiet noch auf das engste zusammengeschlossen. Von der Hochstraße zweigen sich unmittelbar die Gassen und vor allem die Wohngänge ab, die einen Hauptteil der Brüsseler Arbeiterwohnung enthalten. Die Ostseite wie die Westseite der langen Hochstraße ist in gleich dichter Folge mit Ganganlagen besetzt. Als Zugang zu den Gangwohnungen dient, wie üblich, allgemein ein schmaler Durchlaß, der, gegen die Straße meist durch eine Haustür abgeschlossen, durch das Erdgeschoß des Vorderhauses hindurchführt. Die Wohngänge haben hier eine beträchtliche Tiefe, die sich auf 45—55 m in das Innere der Grundstücke erstreckt.

Die beifolgende Abb. 3 stellt den Warschauer Gang dar (Impasse de Varsovie), in dessen Hintergrund der den Straßenzug der Hochstraße überragende Poelartsche Monumentalbau des Justizpalastes mit mächtiger Wirkung hineinblickt. Der Warschauer Gang zeigt insofern eine gewisse Verwandtschaft mit den zuvor besprochenen Gängen des Stadtkerns, als auch hier der Gang nicht oder nur teilweise unmittel-

bar der Anlage von Wohngebäuden dient; sein Hauptzweck ist vielmehr, das tiefe Innengelände zu erschließen und eine Verbindung zu den im Blockinnern gelegenen Grundstücken zu bieten. Wie sich aus

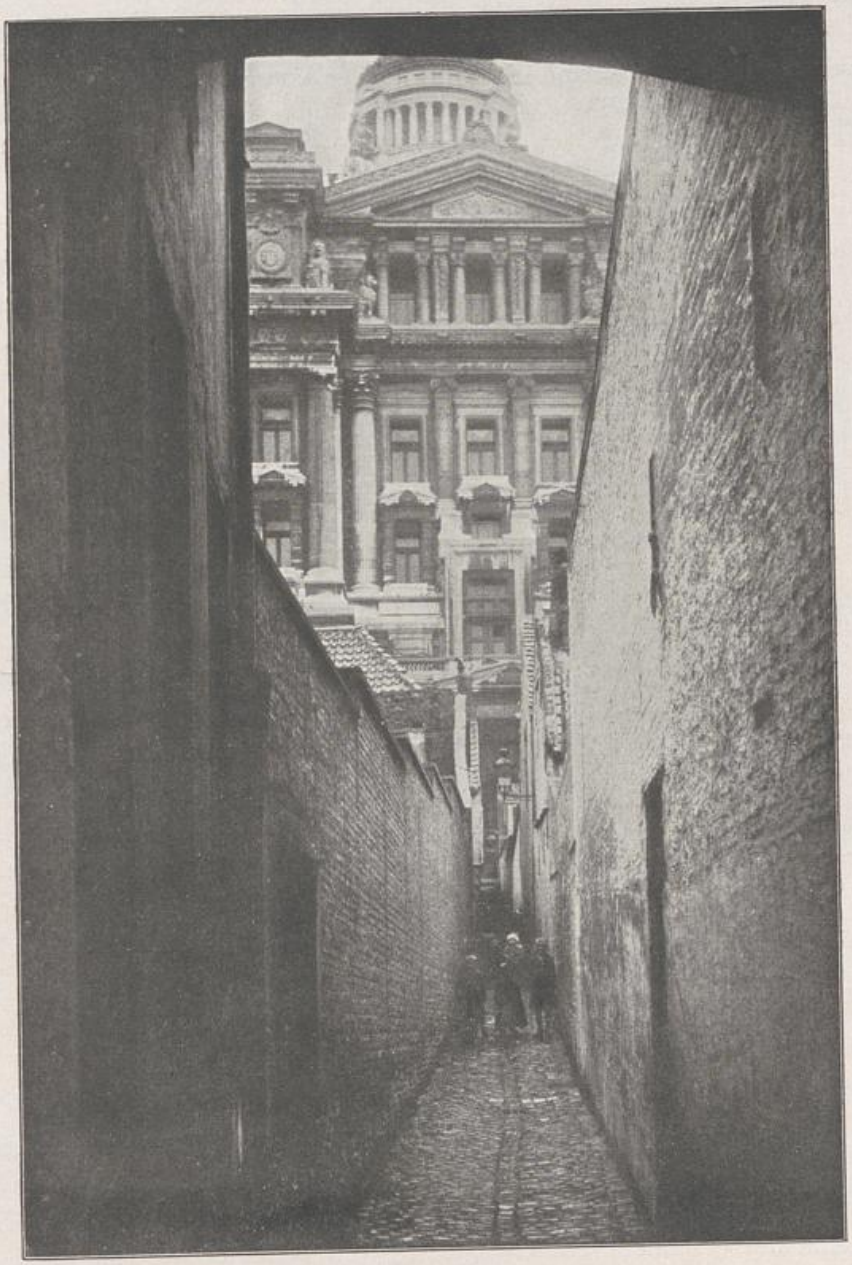

Abb. 3. Warschauer Gang; Hochstraße Brüssel.

der beifolgenden Grundrißskizze ergibt, ist an den Gang selbst nur die Minderzahl der Wohnungen angebaut; der Hauptteil befindet sich seitwärts angeordnet. Hervorzuheben ist hierbei die Anlage der letzten,

rückwärtigen Hausgruppe; der Anblick des Gangs nach unserer Abb. 3 läßt gewiß nicht vermuten, daß hier die Kleinhäuser über eine Freifläche von reichlicher Größe verfügen, wie sie im Innenbezirk der Großstadt sonst nicht leicht geboten werden kann; s. Abb. 4.

Bei guter Instandhaltung könnten sich hier annehmbare Wohnverhältnisse entwickeln; leider sind die Baulichkeiten verwahrlost und in schlechtem Zustand. Für den Unterhalt der leicht gebauten Kleinhäuser wird seitens der Besitzer nichts getan.

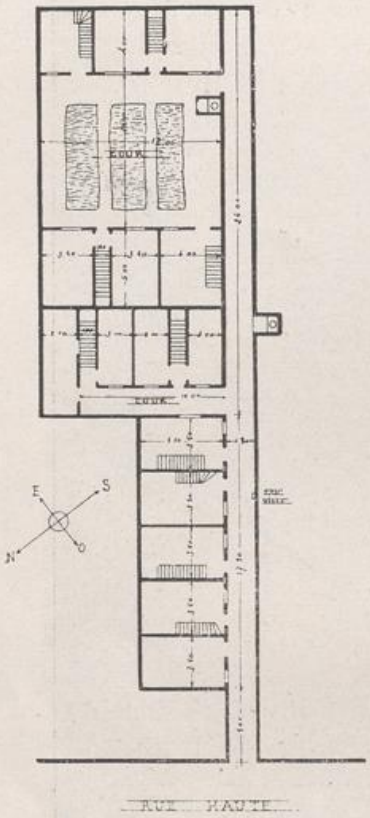

Abb. 4. Warschauer Gang, Grundriß[1]).

Der benachbarte Ververs gang der Abb. 5 hat die für den Wohngang typische Form der Anlegung aufzuweisen, wie sie auch aus anderen Städten bekannt ist. Hier sind die Wohnungen an den Gang selber angebaut, dem die Kleinhäuser ihre Front zukehren; der Gang stellt hier somit nicht nur einen Verbindungsweg dar, sondern er dient der Besiedelung der durch ihn aufgeschlossenen Grundstücke. Die Kleinhäuser haben zwei Vollgeschosse, die zwei Stuben enthalten und je einer Familie als Wohnung dienen; hierzu treten die Dachkammern, die mitunter als selbständige Wohnung vermietet werden. Eine erwünschte Zubehör bilden die den Wohnungen gegenüberliegenden kleinen Freiflächen, die als Kleingärten genutzt werden und für die kinderreichen Familien von Wert sind.

Die Wohnungsmiete für die Kleinwohnung beträgt hier in normalen Zeiten etwa 25 Frcs. monatlich; während des Krieges werden 12 Frcs. monatlich gezahlt. Die Instandhaltung der Ganganlage ist eine zureichende.

Während die zuvor besprochenen Hochstraßengänge der Ostseite der Straße angehören, gibt uns die Abb. 6, einen Teil der Impasse du Camélia darstellend, ein Beispiel aus der Westseite des Bezirks. Der Cameliagang erschließt ein Grundstück von bedeutender Tiefe und ist durch zwei Höfe, die durch ein Quergebäude geteilt werden, hindurchgeführt. Die Baulichkeiten haben verschiedenes Alter; die rechts be-

1) Die Abb. 4 ist der Schrift: Enquête sur les Habitations ouvrières. Rapport par Emile Hellemans. Bd. III, Brüssel 1910, S. 236, entnommen.

legenen Gebäude mögen auf die Bebauung des 18. Jahrhunderts zurückgehen, während der Bauteil linker Hand wohl erst im 19. Jahrhundert entstanden ist. Die Kleinhäuser beider Gruppen enthalten ein als

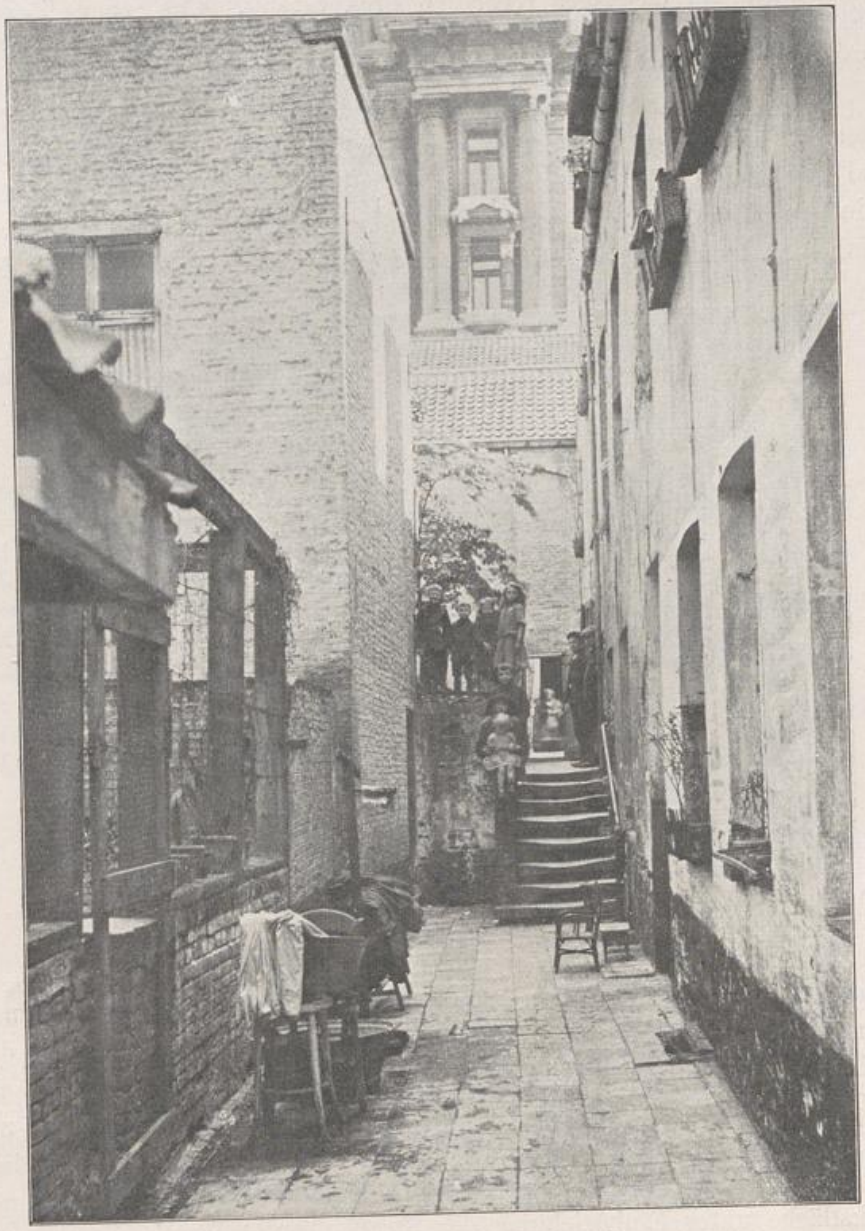

Abb. 5. Verversgang, Hochstraße.

Küche dienendes Kellergeschoß und werden von je zwei Familien bewohnt. Die auf unserer Abb. 6 links befindlichen Häuser haben im Erdgeschoß zwei hübsche Räume, denen die im Kellergeschoß belegene Küche hinzutritt; die kleinere Wohnung im Dachgeschoß besteht aus zwei

Räumen. Der Wohngang bietet wiederum eine kleine Freifläche, die unter die einzelnen Mieter aufgeteilt ist; die Instandhaltung ist gut.

Für die Erdgeschoßwohnungen der Hausreihe links werden 25 Frcs. Monatsmiete, für diejenigen rechts 16 Frcs. bezahlt. Das genaue Zeitalter der Errichtung der verschiedenen Baulichkeiten hat sich, laut freundlicher Auskunft der Direction des Trav. publ., nicht feststellen lassen.

Die große Zahl der an die Hochstraße anschließenden Wohngänge bietet im einzelnen, was kaum der Erwähnung bedarf, Besonderheiten und eigenartige Bilder; das allgemein Typische der älteren Gänge dürfte indes in den zuvor besprochenen Anlagen zur Darstellung gebracht sein; die Ausnutzung des Binnen- und Hofgeländes erfolgte durch Ein-

Abb. 6. Cameliagang, Hochstraße.

schiebung einzelner Gebäude, deren Errichtung häufig verschiedenen Zeitabschnitten angehört. Wir können deshalb die Schilderung des Bezirks mit einem Beispiel schließen, das die letzte Bauform des Hochstraßengebietes darstellt; es ist die Impasse Defuisseaux, etwa um 1820/30 erbaut. Die Anlage ist von den früher erörterten wesentlich verschieden; sie zeigt die planmäßige Aufteilung einer tiefen Grundstücksfläche unter Einbeziehung der Straßenfront. Durch die Anwendung dieser Lösung ergibt sich eine wirtschaftlich ebenso vorteilhafte wie wohnungstechnisch günstige Form der Geländeverwertung; s. Abb. 8.

Die beiden Grundstücke an der Straßenfront sind zu großen viergeschossigen Mietshäusern ausgestaltet; Erdgeschoß und Obergeschoß finden an dem verkehrsreichen Straßenzug die einträglichste Verwendung

zu Läden und Geschäftsräumen. Der Wohngang selbst dagegen besteht aus zweigeschossigen Kleinhäusern, die von je einer Familie bewohnt werden. Die kleine Siedelung von 34 Häusern macht einen guten Eindruck. Das Mittelstück des 7,5 m breiten Weges reicht für eine Schmuckpflanzung aus; die von keinerlei Fuhrwerksverkehr berührte Straßenfläche wird von den Anwohnern gern zum Aufenthalt nach Feierabend benutzt. Die Eigenart der Anlage ist nicht oder nicht allein in dem gut geeigneten Zuschnitt des Grundstücks zu suchen; sondern — vgl. dagegen Abb. 7, Grundriß Cameliagang — sie liegt insbesondere darin, daß die Bebauung planmäßig und auf einen Zug erfolgte.

Als ein Mangel der Anlage ist zu bezeichnen, daß die Kleinhäuser ohne rückwärtige Hoffläche fest an die Nachbargrundstücke (Rücken an Rücken) angemauert sind, so daß Querlüftung fehlt. Die Mieten betragen in Friedenszeiten 5,50 Frcs. wöchentlich = 286 Frcs. jährlich für ein Kleinhaus, bei sechs mit Keller versehenen Häusern 6 Frcs. = 312 Frcs. Während des Krieges zahlen die Mieter „nach Möglichkeit".

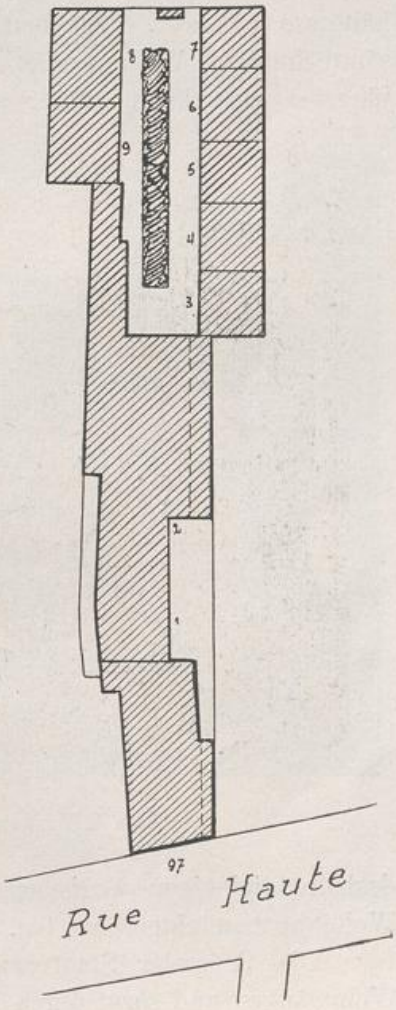

Abb. 7. Cameliagang, Grundriß. Maßstab 1 : 680.

Eine Besichtigung der Wohngänge des Hochstraßenbezirks, die sich hier auf den einzelnen Grundstücken in dichter Folge aneinanderreihen, zeigt die verschiedenartigsten Wohnungszustände. Eine nicht geringe Anzahl der Gänge ist in schlechter Verfassung und muß den unternormalen und Verfallswohnungen zugezählt werden. Bei anderen Gängen ist die Instandhaltung eine mittelgute und bei nicht wenigen als eine gute zu bezeichnen. Oft genug finden sich bei benachbarten Grundstücken große Gegensätze und die reinliche und die unsaubere Wohnungsreihe stoßen unmittelbar aneinander. Für den Stand der Gangwohnungen ist stets die Zusammenwirkung von drei Ursachen verantwortlich: die ursprüngliche Form der Anlage, der Charakter der Mieterschaft und das Verhalten des Eigentümers.

In welchem Umfang die Form der Bebauung den Wohngang beeinflußt, ergibt sich ohne weiteres, wenn wir die Grundrisse der Abb. 4 und 7 einerseits und der Abb. 9 andererseits vergleichen. Daß sich in beiden Fällen verschiedenartige Zustände entwickeln müssen, steht außer allem Zweifel. Immerhin zeigt es sich im einzelnen stets von neuem, daß bei entsprechender Pflege und Instandhaltung auch der minder gut gebaute Wohngang erträgliche, zum Teil befriedigende Verhältnisse aufweist. Zu berücksichtigen ist hierbei, daß die Gänge sämtlich dem Wohnungsbestand älterer Bauperioden angehören; die jüngsten sind kaum später als um d. J. 1830 errichtet. Es fehlen

Abb. 8. Impasse, Defuisseaux, Hochstraße.

deshalb diejenigen Vorkehrungen, die die neuere Städtehygiene im Wohnungsbau eingeführt hat.

Die Brüsseler Stadtverwaltung überwacht die Zustände in den Wohngängen und sorgt durch ihre Wohnungsaufsicht für die Einhaltung hygienischer Vorschriften. Die Stadt hat indes in der jüngsten Zeit ihr wohnungspolitisches Programm wesentlich erweitert und einen bedeutsamen Eingriff in das Wohnganggebiet der Hochstraße vorgenommen. Auf der Westseite der Hochstraße, in der die Bebauung eine besonders dichte und die Bodenausnutzung eine planlos-unregelmäßige war, wurde das Gelände zwischen den Querstraßen der Rue des Vers und der Rue de La Rasière auf Grund des oben S. 4 erwähnten Gesetzes enteignet. Die Baulichkeiten wurden niedergelegt; aber bei dieser Sanierungstätig-

keit erfuhr die Wohnungspolitik eine bemerkenswerte Fortentwicklung. Während in den früher erörterten Innenstadtsanierungen auf dem gesäuberten Gelände Großwohnungen und Geschäftslokale entstanden und der ehemalige Bestand an Kleinwohnungen wegfiel, wurde hier der gesamte Bezirk zur Errichtung neuer Kleinwohnungen verwendet. Das i. J. 1911 begonnene Unternehmen wurde bis z. J. 1914 durchgeführt.

Die neuen Kleinwohnungen wurden im System des viergeschossigen Stockwerkbaues errichtet. Die Anlage umfaßt 7 parallele Reihen von Gebäuden; die Wohnungen enthalten 2, 3 und 4 Räume und werden den Bewerbern je nach der Kinderzahl der Familie zugewiesen. Die Mietspreise sind nach der Höhe der Stockwerke abgestuft und betragen etwa 3,50 Frcs. wöchentlich für die zweiräumige, 5 Frcs. für die vierräumige Wohnung (= 182 Frcs. bzw. 260 Frcs. jährlich).

Folgen wir den von der Hochstraße ausgehenden Querstraßen in der Richtung nach Westen, so begegnen wir allenthalben der Gangwohnung mit verschiedenen Zuständen und von verschiedenem Alter. Größere Kleinwohnungsbezirke finden sich in der westlich der großen inneren Boulevards gelegenen Hälfte der Innenstadt, etwa von der Place Fontainas bis zu den ehemaligen, jetzt zu-

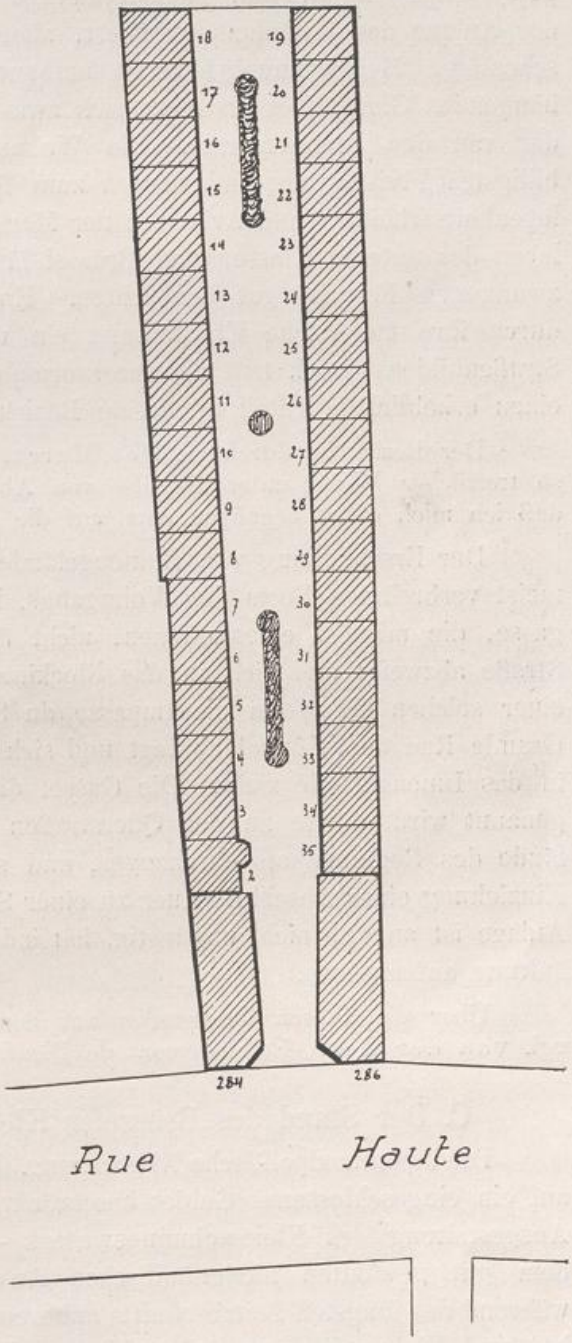

Abb. 9. Impasse Defuisseaux, Grundriß. Maßst. 1 : 650.

geschütteten und in Grünplätze umgewandelten Hafenbecken unweit des Beguinenhofs. Unter den gut gehaltenen Gängen ist die Impasse de l'Asyle zu nennen, die, eine geräumige Hoffläche umschließend, sich der Anlage des Wohnhofs annähert, allerdings von zwei- bis dreigeschossigen Mehrwohnungshäusern umbaut. Ein größeres zusammenhängendes Ganggebiet erstreckt sich zwischen der Papenveststraat und der van den Brandenstraat. Die Wohnungen zählen zu denen der billigsten Preisgattung und werden zum Teil von Straßenhändlern, Gelegenheitsarbeitern und Arbeitern der Markthallen bewohnt. Das Volksleben der unteren Klassen von Brüssel läßt sich hier in seinen ungezwungenen Formen gut beobachten. Einzelne Anlagen prägen sich durch ihre malerische Erscheinung ein und gewähren eindrucksvolle Straßenbilder. Doch tritt die unternormale und Verfallswohnung durch einen erheblichen Anteil in diesem Bezirk hervor.

Der Bezirk ist durch G. Des Marez, Monuments Civils, S. 160 in so trefflicher Weise unter Beigabe von Abbildungen geschildert worden, daß ich mich damit begnügen darf, auf die Darstellung zu verweisen.

Der Erschließung von Binnengelände dient in Brüssel, neben der meist verbreiteten Form des Wohngangs, in einzelnen Fällen die Sackgasse, die mittelst eines offenen, nicht überbauten Zugangs von der Straße abzweigt und sich in das Blockinnere einschiebt. Als Beispiel einer solchen Gasse sei die Impasse du Sureau erwähnt, die aus der Grande Rue de l'Hôpital abbiegt und sich in einer doppelten Gabelung in das Innengelände zieht. Die Gasse, die bereits in der älteren Zeit genannt wird, dürfte zu den Querstraßen gehören, die das große Gelände des Beguinenhofs durchzogen, und sie mag erst späterhin durch Einziehung einer Abschlußmauer zu einer Sackgasse geworden sein. Die Anlage ist an sich nicht ungünstig, hat indes eine minder gute Instandhaltung aufzuweisen.

Über die älteren Quergassen auf dem Gelände des Beguinenhofes vgl. van der Rest, Etablissement de Bienfaisance, S. 121.

C. Der Stand des Brüsseler Kleinwohnungswesens.

Die kommunalpolitische Abgrenzung, die die Stadtgemeinde Brüssel auf ein eingeschlossenes Gebiet beschränkt, hat zur Folge, daß für die Ausgestaltung des Kleinwohnungswesens — der Volkswohnung, nach dem gut gewählten niederländischen Ausdruck — in Inner-Brüssel während des jüngsten Zeitabschnitts nur wenig geschehen konnte. Städtebau und Wohnungswesen fallen hier in ihrer Entwicklung nicht zusammen. Während in städtebaulicher Hinsicht die Innenstadt bis in die letzte Zeit stets die neuen Formen und Vorbilder schuf, vollzog sich die neuere Fortbildung im Bereich der Volkswohnung in der Hauptsache

auf dem Boden der Außengemeinden. Nur in einer Beziehung behält die Innenstadt auch in der Gegenwart ihre überragende Stellung für das Wohnungswesen; ihr alter Bestand an Wohngebäuden, obwohl durch Abbrüche fortgesetzt vermindert, bietet noch immer einen Hauptteil des Vorrats an billigsten Kleinwohnungen für die Arbeiterschaft von Groß-Brüssel.

Auch für die Formenentwicklung der Kleinwohnung hat Brüssel — so beachtenswert das Studium der Anlagen in geschichtlicher Hinsicht ist — nur einen begrenzten Einfluß ausgeübt. Schwerlich kann man der Brüsseler Hof- und Innenlandbebauung — wie dies in Antwerpen zu verzeichnen sein wird — den Charakter einer geschichtlich erfaßbaren, selbständig ausgestalteten Bauform zuerkennen. Der Brüsseler Wohngang ist nur ein Anhängsel; er hat zweifellos seine Bedeutung für die Geländeverwertung. Im Gegensatz hierzu ist die in Antwerpen ausgebildete Innenlanderschließung, der Wohnhof, in erster Reihe Siedelungsform und hat als solche eine eigenartige Prägung, die vielleicht ihrerseits wiederum auf ältere Vorbilder zurückgeht; auch bei den kleineren Anlagen erscheint der Siedlungszweck zumeist als der übergeordnete, beherrschende Gedanke. In Brüssel dagegen tritt in weit höherem Grade der Zweck der Grundstücksausnutzung als maßgebend hervor; die Formengestaltung ist hier von geringerer Bedeutung. Trotz der hohen Zahl der Wohngänge hat die Brüsseler Innenlandbebauung keine größere Mannigfaltigkeit der Formen hervorgebracht.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß eine der für die Geschichte des älteren Kleinwohnungsbaues bedeutsamsten Bauformen, die Wohnungsstiftung, uns für die Brüsseler Baugeschichte nur wenige Aufschlüsse bietet. Während in den niederländischen Städten die Stiftungsbauten allgemein uns bemerkenswerte Beispiele des Kleinhausbaues zeigen, sind von den alten Brüsseler Wohnungsstiftungen keine oder keine baugeschichtlich zu besprechenden Anlagen erhalten geblieben. Die Brüsseler Stiftungen, die bejahrten Personen beiderlei Geschlechts freie Wohnung und meist noch einige Geld- oder Naturalrenten gewährten, waren kleinen Umfangs und bestanden aus 4—8, in einzelnen Fällen 12 Kleinhäusern. Daß die örtliche Form des Wohngangs hierbei im einzelnen zur Anwendung kam, ist anzunehmen.

Die Zahl der älteren, durch die verschiedenen Jahrhunderte bis zu Anfang des 18. Jahrhunderts errichteten Wohnungsstiftungen hat in Brüssel 25 betragen, von denen 12 ihre Begründung bis ins Mittelalter zurückführen. Die älteste Brüsseler Wohnungsstiftung, die Stiftung Terarken, geht auf die erste Hälfte des 13. Jahrhunderts zurück. Die Eintragungen des Stift-Urkundenbuchs erwähnen für d. J. 1267 das opus domus Dei, d. i. godshuis, Wohnungsstiftung (s. unten, Antwerpen), während i. d. J. 1264 und 1275 das opus pauperum debilium, i. J. 1305 das opus debilium be-

ghinarum verzeichnet wird, so daß sich hier ein gewisser Anhalt für den später zu erörternden Zusammenhang von Wohnungsstiftung und Beguinenhof ergibt. Die Gebäude der Stiftung Terarken befanden sich in späterer Zeit in der Zwölf-Apostelstraße und hatten die Form von Anstaltsbauten (nicht von kleinen Einzelhäusern); sie wurden anfangs des 20. Jahrhunderts abgebrochen. — Den Jahren 1351 bis 1388 gehört die Errichtung von vier, dem 15. Jahrhundert von sechs Wohnungsstiftungen an, während in fünf Fällen das Gründungsjahr nicht genauer bekannt ist. Die übrigen zehn Stiftungen wurden während der Neuzeit, die letzte i. J. 1715 begründet. Wohnungsstiftungen von Zünften und Zunftangehörigen werden in Brüssel nur in drei Fällen (für die Gerber und Bäcker, beide von geringerem Umfang, und für die Krämer) erwähnt. Die Kramerstiftung wurde i. J. 1424 in der Rue des Pierres errichtet; an Stelle der in Verfall geratenen Anlage erstand i. J. 1781 das noch gegenwärtig vorhandene Anstaltsgebäude; vgl. Des Marez, a. a. O. S. 230 u. 152.

Nachdem die (späterhin auf Belgien ausgedehnte) Gesetzgebung der französischen Revolutionszeit die Wohltätigkeitspflege der bürgerlichen Verwaltung übertragen und für jeden Gemeindebezirk die Errichtung zweier Behörden, der Commission d'hospices für die Krankenpflege und des bureau de bienfaisance für die karitativen Bestrebungen angeordnet hatte, wurden in Brüssel i. J. 1807 bis 1815 die noch vorhandenen 21 kleinen Wohnungsstiftungen zu einer einheitlichen Verwaltung zusammengefaßt und zumeist in dem Beguinenhof, späterhin in dem umgebauten Alexianerkloster (den Hospices-Réunis) vereinigt; s. Henne et Wauters, Histoire de la ville de Bruxelles, Brüssel 1845, Bd. III, S. 471 u. 536; J. F. van der Rest, Les Etablissements de Bienfaisance de la ville de Bruxelles, Brüssel 1860, S. 139 f.

Es mag zunächst befremdend klingen, daß in Brüssel, der Stadt der prächtigen Neubauten, für die Volkswohnungen das Hauptinteresse und die Hauptbedeutung in dem großen Bestand von Wohngebäuden alter Jahrgänge liegt. Für die Behandlung des Wohnungswesens ist diese Feststellung, die wir in dem Innengebiet der Großstädte, wenn auch in verschiedenem Maße, immer erneut treffen müssen, von erheblichem Wert. Inwiefern sich hieraus örtliche Probleme für das Siedelungswesen von Groß-Brüssel ergeben, wird späterhin in abschließenden Erörterungen zu besprechen sein. An dieser Stelle haben wir nur die Leistungen und den Stand des älteren Inner-Brüsseler Systems der Bauweise von Kleinwohnungen zu betrachten.

Die hauptsächlichen Leistungen des Alt-Brüsseler Bausystems liegen nach einer doppelten Richtung: das städtische Gelände wurde in einer für den Grundbesitz vorteilhaften Weise aufgeteilt; und — das für die Gegenwart beachtenswerteste Ergebnis — der Bau von Kleinwohnungen wurde in jeder Stadtlage ermöglicht und allgemein gefördert. Gegenüber den Schwierigkeiten, die unsere Zeit in der zureichenden Beschaffung von Kleinwohnungen findet, dürfen wir nicht achtlos an einem Bausystem vorübergehen, das die Errichtung von

Kleinwohnungen in überwiegendem, fast kann man sagen, einseitig zu nennendem Ausmaße begünstigt hat. Gleichwohl wurde die meist angewandte Bauform des Wohngangs in der neueren Bautätigkeit verlassen. In diesem Aufgeben einer überlieferten Parzellierungs- und Bauweise liegt ein Urteil und — ein Vorurteil. Ein Urteil, insofern der Zustand der Gangwohnungen in der Mitte des 19. Jahrhunderts ein tatsächlich unbefriedigender geworden war. Ein Vorurteil, insofern die neue Lehre des Städtebaues die besonderen Vorbedingungen des Kleinwohnungsbaues nicht anerkannte und nicht anerkennen wollte; sie ging anderen Zielen nach.

Es bleibt uns noch übrig, einige allgemeine Angaben über den gegenwärtigen Stand des Kleinwohnungswesens in Inner-Brüssel zu verzeichnen. Der allgemeine Typus der Wohnweise ist das Kleinwohnungsgebäude; die Mietskaserne ist unbekannt. In den Wohngängen besteht für die Kleinwohnung noch vielfach das kleine Einfamilienhaus, das in Untergeschoß und Obergeschoß je einen Wohnraum enthält. Häufiger dagegen, und bei den Straßenwohnungen allgemein, findet sich das Mehrwohnungshaus, das für Stockwerkswohnungen angelegt ist, oftmals aber auch durch Hausteilung — nachträgliche Teilung eines ehemaligen Einfamilienhauses in Einzelwohnungen auf jedem Geschoß — entsteht. Die Bauhöhe beträgt in den alten Wohnstraßen meist 3—4 Geschosse, in den Wohngängen 2—3 Geschosse, im einzelnen auch mehr.

Die Straßen, Gassen und Gänge in den Arbeiterbezirken zeigen meist ein frisches Volksleben, das häufig freundliche Bilder darbietet. Die Belebtheit der die Kleinwohnungen enthaltenden Stadtteile von Alt-Brüssel ist zu einem Teil in dem oben S. 20 erwähnten Umstand begründet, daß hier Verkehrsbezirke und Wohnbezirke auf das engste untermischt sind. Der großstädtische Verkehrszug bewegt sich häufig durch diese innenstädtischen Wohnbezirke oder in deren unmittelbarer Nähe. Hierzu tritt die Vorliebe des Niederländers für das Volkstreiben und die — bei den breiten Volksschichten wohl allgemein bestehende — Freude an Straßenleben und nachbarlichem Verkehr.

Erwachsene und Kinder bewegen sich auch in den Wohnbezirken gern auf der Straße, wo die Großen Gelegenheit zur Unterhaltung, die Kleinen zum Spiel finden. Besonders beliebt ist der Aufenthalt vor dem eigenen Hause. Sobald es die Witterung gestattet, wird eine Holzbank vor die Haustür getragen und hier läßt sich die Familie nieder, um Feierstunde zu halten. Der Sitz vor dem Hause entspricht einer alten Einrichtung, die in früheren Zeiten allgemein bestand; es ist die Stufenbank — in den niederdeutschen Städten zu dem sogenannten Beischlag erweitert —, die einen Übergang vom Haus zur

Straße herstellte. Auch für den Städtebau der Gegenwart würde in den Kleinwohnungsbezirken die Stufenbank ein hübscheres und reizvolleres Motiv bilden als das hochgeschätzte und doch meist wenig erfreuliche „Großstadtgrün“.

Vgl. zu der Stufenbank in den niederländischen Städten Eberstadt, Städtebau in Holland, S. 26 u. 235.

Die Stadtverwaltung von Brüssel widmet den Verhältnissen in den Kleinwohnungsbezirken eine eingehende Aufmerksamkeit (s. oben S. 26); eine seit 1874 bestehende Behörde untersucht dauernd die Zustände in den Kleinwohnungen und wirkt für die Durchführung der erforderlichen gesundheitlichen und wohnungstechnischen Verbesserungen. Das Ergebnis zeigt sich in einem ständigen Herabgehen der Sterblichkeitsziffer.

Nach dem Rapport présenté au conseil communal für 1913 wurden seitens des Gesundheitsamtes Wohnungsbesichtigungen vorgenommen:

	Jährlicher Durchschnitt der besichtigten Häuser	Jährlicher Durchschnitt der desinfizierten Wohnungen	Allgemeine Sterblichkeit auf 1000 Einwohner	Jährliche Sterblichkeit an ansteckenden Krankheiten ‰
1874/80	282	321	26,7	1,87
1881/90	1230	407	24,3	1,58
1891/1900	3574	591	20,6	1,15
1901/1911	6139	1903	17,0	0,67
1912	7021	2822	16,0	0,40

Besserungsarbeiten wurden seitens des Gesundheitsamtes i. J. 1912 in 5718 Fällen vorgeschrieben. Die Anordnungen beziehen sich hauptsächlich auf Ausbesserungen an Kanälen und Wasserabzügen, Aborten, Anstrich und Tünchen der Häuser (namentlich Kalkanstrich der Kleinhäuser). Instandsetzungen in Wohngängen wurden in 1531 Fällen angeordnet. — Nach dem Bericht für 1912 wurde für 114 Kellerräume die Benutzung zu Schlafräumen gestattet, meist für Kleinhändler, die im Erdgeschoß Laden und Wohnung haben. Der Bericht erwähnt, daß von der Gesamtfläche der Stadt mit 1072 ha auf Straßen 250,4 ha und auf Parkanlagen 164,5 ha entfallen.

Zu den konstruktiven Mängeln der Gangwohnungen gehört, wie oben S. 25 erwähnt, daß die Kleinhäuser meist mit der Rückwand fest angemauert sind und der Querlüftung entbehren. Die Wohnungen sind infolgedessen öfter feucht. Die Aborte in den Gangwohnungen befinden sich meist für mehrere Familien gemeinsam auf dem Hof.

Eine Untersuchung der Kleinwohnungen wurde 1903 bis 1909 durch den städtischen Wohnungsausschuß (Comité de Patronage de la ville de Bruxelles) vorgenommen; der Bericht wurde u. d. T. Enquête sur les habitations ouvrières durch Emil Hellemans, Brüssel 1905/1910 in drei Bänden veröffentlicht und enthält ein umfangreiches, durch Statistiken und Abbildungen erläutertes Material. Die Darstellung gibt aus jedem unter-

suchten Bezirk je ein Beispiel einer befriedigend gehaltenen und einer unbefriedigenden Anlage. Ein erheblicher Teil der untersuchten Wohnungen gehört zu den unternormalen, wie sich dies schon aus dem bedeutenden Anteil der eine Armenunterstützung empfangenden Mieter ergibt; der Prozentsatz der Armengeldempfänger beträgt in den einzelnen Bezirken 10—16 % der Bewohner und steigt in zwei Bezirken auf 26 und 28 %, so daß es sich hier zum Teil um besonders geartete Verhältnisse handelt. Bei der Benutzung der Berichte ist dieser Umstand zu beachten.

Zu den neueren Abbruchsunternehmungen in den Kleinwohnungsbezirken vgl. Karl Spaeth, Die Umgestaltung von Alt-Brüssel, München-Leipzig 1914.

Die Wohnungsmieten in den innenstädtischen Kleinwohnungen zeigen, wie dies in der Großstadt selbstverständlich, erhebliche Abweichungen; doch lassen sich gewisse allgemeine Richtsätze angeben, wenn die unternormale Wohnung außer Betracht bleibt. Als Normalsatz für die Kleinwohnung in den Arbeiterbezirken sind etwa 5 Frcs. Wochenmiete oder 25 Frcs. Monatsmiete = 260—300 Frcs. jährlich zu bezeichnen. Hierfür hat der Arbeiter ein Kleinhaus in den Wohngängen oder ein Wohngeschoß in einem Kleinwohnungsgebäude mit 2—3 Räumen. Kleinhäuser für zwei Familien werden zu 30—35 Frcs. monatlich vermietet, wobei der Inhaber das Erdgeschoß an einen Aftermieter zu etwa 15—20 Frcs. Monatsmiete abgibt. Abweichungen nach oben und unten finden sich je nach Lage und Beschaffenheit der Grundstücke, während in den neueren oder neu instandgesetzten Häusern die Mieten entsprechend höhere sind.

Die angegebenen Mieten beziehen sich auf die Zeit vor dem Kriege. Während des Krieges werden zum Teil wesentlich niedrigere Mieten gezahlt, die mitunter auf die Hälfte des Normalpreises ermäßigt sind. Öfter wurde auf die Frage nach der Miete geantwortet: wat wij kunnen geven — nach Möglichkeit. Daß die Mieten in den schlechtgehaltenen und unternormalen Behausungen auf erheblich niedrigere als die obigen Sätze sinken, bedarf nicht der Hervorhebung.

Zweiter Abschnitt.

Die Brüsseler Anschlußgemeinden.

A. Ältere und neuere Stadtanlage.

In dem die Stadt Brüssel umschließenden Ring von 13 Außengemeinden waren i. J. 1866 erst 139406 Einwohner angesiedelt; bis z. J. 1912 ist die Zahl auf 582233 gestiegen, hat sich also in viereinhalb Jahrzehnten um mehr als das Vierfache vermehrt. Fast der ganze Bevölkerungszuwachs von Groß-Brüssel während dieses Zeit-

raums entfällt — da Inner-Brüssel eine nur unbedeutende Zunahme und neuerdings sogar einen Rückgang aufweist — auf das Außengebiet. Die Bebauung hat sich in diesen Städten differenziert; die Siedelungen der wohlhabenden Klassen erstrecken sich mehr in der Richtung nach Osten, während die Bezirke der Arbeiterwohnungen hauptsächlich in der westlichen Ausbreitung liegen. Die Bevorzugung des Ostens erklärt sich aus der Bodengestaltung; durch die östlichen Bezirke von Groß-Brüssel zieht sich von Laeken bis Ixelles eine Bodenerhebung, die der Besiedelung günstige Bedingungen und reizvolle landschaftliche Bilder bietet.

Die einzelnen Glieder dieser Städtegesamtheit von Groß-Brüssel haben nicht nur ihre politische, sondern lange Zeit hindurch auch ihre städtebauliche Selbständigkeit bewahrt. Die meisten der Außengemeinden, namentlich die größeren unter ihnen, besitzen eine eigene, auf eine längere Vergangenheit zurückgehende Entwicklung; sie sind erst neuerdings — städtebaulich auch heute nicht einmal vollständig — mit Inner-Brüssel zusammengewachsen. In vielen dieser Gemeinden finden wir einen selbständigen Stadtkern, eine ältere örtliche Bauweise, einen gesonderten Gegensatz zwischen der eigenen Stadtmitte und der Ausbreitung. In der neueren Entwicklung allerdings tritt dann das gleichmachende, allen Anschlußgemeinden gemeinsame System des Städtebaues hinzu, das für die gesamte Stadterweiterung von Groß-Brüssel während des jüngsten Abschnitts ausgebildet wurde.

Den Zeitpunkt des Übergangs im Bauwesen der Groß-Brüsseler Außengemeinden können wir etwa um d. J. 1875 ansetzen. Bis dahin entwickelten sich die Gemeinden in ihrer örtlichen, wenn auch durch die Nachbarschaft der Großstadt beeinflußten Bauweise; jenseits dieser Zeitgrenze setzt das neue Bausystem von Groß-Brüssel ein. Wir haben demnach in unserer Schilderung der Außengemeinden jeweils die ältere, auf frühere Abschnitte zurückgehende Siedelung zu unterscheiden von den später eingeführten Formen der Ausbreitung, die nach dem Neu-Brüsseler System erfolgte.

Die älteren Teile der Außengemeinden haben, wie bemerkt, ihre Eigenheiten hinsichtlich der Stadtanlage, der Bodenaufteilung und der Bauweise. Von einem weltstädtischen Zug ist hier nur wenig zu spüren. Städte wie Molenbeek und Cureghem, mit Rathaus, Markt und bürgerlichen Wohnhäusern, erwecken in ihrem Stadtkern eher die Erinnerung an eine rheinische Mittelstadt. Wohngebäude und Straßenanlage zeigen hier noch einfache, von den Ausstrahlungen der Großstadt nicht allzusehr berührte Verhältnisse. Die Kleinwohnungen befinden sich meist in dreigeschossigen Kleinwohnungsgebäuden; auch das zweigeschossige Kleinhaus ist vertreten in Nebenstraßen, deren Ausbau

etwa der Zeit um 1850/1860 angehören dürfte. Die Arbeiterwohnungen billiger Preislage, für die die Städte Molenbeek und Cureghem ein Hauptgebiet bilden, werden indes hauptsächlich in drei- bis viergeschossigen Mehrwohnungshäusern geboten. Insgesamt kommen für die billige Kleinwohnung nur die älteren Stadtbezirke in Betracht.

Die Aufschließungsform des Wohngangs ist hier öfter anzutreffen. Die Kleinwohnungsmieten in Molenbeek und Cureghem in den älteren Mehrwohnungshäusern sind niedriger als in Brüssel; die zweiräumige Kleinwohnung wird zu etwa 3,50 Frcs. wöchentlich = 182 Frcs. jährlich, im einzelnen auch billiger, abgegeben. Der Stockwerksbau ist in Molenbeek allgemein verbreitet; die Behausungsziffer von 9,72 ist, wie oben bemerkt, die höchste im Königreich Belgien.

Die den Brüsseler Boulevards im Nordosten unmittelbar vorgelagerte Gemeinde St. Josse-ten-Noode ist mit ihrem Flächeninhalt von 113,4 ha die kleinste unter den Brüsseler Anschlußgemeinden. Ihr Gebiet, das die Ausmündungen und Fortführungen der Brüsseler Verkehrsstraßen vom Boulevard du Nord bis zur Loewenerstraße aufnimmt, ist vollständig ausgebaut. Die mit Läden und Kaffeehäusern besetzten Zugstraßen haben die viergeschossige Bebauung; in den Seitenstraßen hat sich indes immer noch das alte Einfamilienhaus erhalten. Das in einem weiten Halbkreis anschließende Schaerbeek, bevorzugt durch eine günstige Lage, hat unter allen Außengemeinden das stärkste Wachstum erfahren und seine Bevölkerung von 18 710 Einwohnern i. J. 1866 auf 90 231 i. J. 1912 gesteigert. Die älteren Stadtteile und die bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts vorgenommenen Stadterweiterungen machen in ihrer Anlage wiederum eher den Eindruck einer selbständigen Mittelstadt und erscheinen scharf abgegrenzt gegenüber der Neu-Brüsseler Bauweise des jüngsten Zeitabschnitts. In den zentralen Lagen findet sich die viergeschossige und fünfgeschossige Bebauung; in den älteren Wohnbezirken überwiegt das dreigeschossige Bürgerhaus. Der Bebauungsplan der im 19. Jahrhundert bis zum Eintritt der jüngsten Phase angelegten Bezirke hält sich streng an das Rechteckschema; ohne Rücksicht auf die Geländegestaltung und die Höhenunterschiede werden Baublock und Straßennetz durchgeführt. Die Wohnbauten dieses Zeitabschnitts kennzeichnen sich indes durch eine erfreuliche Einfachheit, die sich von der Unruhe der neuesten Bauformen in wohltuender Weise abhebt. In der Gemeinde Laeken, der von Leopold II. begünstigten Residenz, liegen die älteren Kleinwohnungsbezirke unweit des Stadthauses. Das kleine Einfamilienhaus ist hier noch öfter zu finden.

Erwähnenswert sind die seitens der Stadtverwaltung von Laeken um 1880 in der Petite Rue Verte in zentraler Lage angelegten Arbeiterwohnungen. Die Kleinhäuser, in Reihenhausform erbaut, enthalten im Erdgeschoß zwei Zimmer, im Obergeschoß ebenfalls zwei Räume und sind mit einem für

den Gemüsebau einer Familie hinreichenden Garten versehen. Die Miete beträgt 21 Frcs. monatlich; die Kleinhäuser sind stark gefragt, und die Bewerber müssen sich durch Vormerkung einschreiben lassen. — Die neuen Gemeindebauten in der Rue Victor Mabille sind im System des viergeschossigen Mehrwohnungshauses erbaut, bieten gut angelegte Wohnungen von vier Räumen mit Querlüftung, entbehren indes des Wirtschaftsgartens.

Das im Süd-Osten nächst dem Jubelpark an Brüssel angrenzende Etterbeek erstreckt sich in landschaftlich und städtebaulich günstiger Lage über einen Teil des Höhenrandes von Groß-Brüssel. Das Wachstum der Gemeinde, die i. J. 1866 noch 4611 Einwohner, i. J. 1912 dagegen 34557 Einwohner zählte, ist ein sehr rasches gewesen. In den älteren Stadtteilen zeigt sich die überlieferte Bauweise des kleinen Einfamilienhauses. Die nach Süden und Westen anschließenden Gemeinden Ixelles — mit einer gemischten Bebauung — und St. Gilles schließen den Ring der Städte, die um die Brüsseler Innenstadt gelagert sind und denen sich ein zweiter Kranz von Außengemeinden angliedert.

Mit der mehr als bescheidenen Zahl von insgesamt 140000 Einwohnern, zumeist auf Kleinstädte und Landwirtschaft treibende Vororte verteilt, treten die Randgemeinden von Groß-Brüssel i. J. 1866 in die neue Entwicklung ein. Bescheiden waren auch die städtebauliche Anlage und das Straßensystem. Innerhalb der Ortschaften selber bestanden teils die einfachen Aufschließungsformen, teils das übliche schematische Straßennetz des 19. Jahrhunderts; die Verbindungen zur Innenstadt waren hergestellt durch die ausstrahlenden alten Torstraßen. Das Einfamilienhaus und das kleine Mietshaus bildeten die allgemeine Bauform auf dem billigen Boden, den nur der Fleiß und die Gartenbaukunst der Bewohner bei intensivem Landbau zu höherem Werte brachten. Die Wandlung, die sich während des jüngsten Zeitabschnitts vollzogen hat, zählt zu den weitgehendsten, die eine neuere Großstadt aufzuweisen hat. Das heutige Groß-Brüssel ist vor allem die Stadt der großen Avenuen, der Prachtstraßen und des kostspieligen Straßenbaues. Der „Kultus der Straße“ ist hier in der vollendetsten Weise und mit den größten Mitteln durchgeführt. Die Folgen für die Siedelungsweise, den Häuserbau und die Bodenpreise sind mit Notwendigkeit eingetreten.

Wir haben zuvor gesehen, daß es sich bei den Groß-Brüsseler Aufteilungsformen nicht um ein schlechthin neues und nicht um ein selbständiges System handelt (s. oben S. 6). Die Grundelemente und Grundgedanken als solche gehen auf ein ehrwürdiges Alter zurück; die neuere Systematisierung dagegen wurde in Paris zur Ausbildung gebracht. Die Bestandteile, aus denen sich die Anlage des neuen Stadtgefüges zusammensetzt, sind durchaus international. Die allgemeine Auffassung vom Städtebau und Straßenbau entsprach den herrschenden

Anschauungen des Zeitalters und würde sich in den Einzelplanungen auch ohne das Eingreifen einer bestimmten Stelle geltend gemacht haben. Immerhin ist das heutige Groß-Brüssel, als Einheit betrachtet, eine eigene Schöpfung der Regierungszeit Leopolds II. und die Durchführung ist zu einem erheblichen Teil das unmittelbare Werk des Königs. Der Versuch scheint angebracht, die Absichten darzulegen, die den König bei seinem Vorgehen geleitet haben.

Unsere voraufgehende Schilderung der älteren Teile der Brüsseler Vororte hat gezeigt, wie wenig diese Gemeinden auf die neue, seit 1865 und namentlich seit 1870 einsetzende Entwicklung vorbereitet waren. Die Zersplitterung unter den 13 Außengemeinden war eine vollständige; die Bebauungspläne wurden aus örtlichen Gesichtspunkten und nach dem örtlichen Bedürfnis festgesetzt. Der weite Blick des Königs zeigte sich darin, daß er von Anfang Groß-Brüssel als eine Einheit erfaßte und den Mangel an zusammenwirkender Leitung des Planungswesens erkannte. Bei der politischen Selbständigkeit der Einzelgemeinden war eine unmittelbare Einflußnahme auf die Bebauungspläne nicht erreichbar. Eine Handhabe des Eingreifens bot sich indes in der Bestimmung des belgischen Enteignungsgesetzes, das die Ausübung der bedeutsamen gemeindlichen Befugnis der Enteignung von Baugelände an den Vorbehalt der königlichen Genehmigung knüpft. Die Ermächtigung wurde allgemein nur erteilt, wenn in den Bebauungsplänen des zu enteignenden Gebietes die Wünsche des Königs Berücksichtigung fanden. Da die Groß-Brüsseler Gemeinden die Stadterweiterung in großem Umfang im Wege der Enteignung des Ausbreitungsgeländes vornahmen, wurde auf diesem Wege eine weitgehende Vereinheitlichung der Planungsgrundsätze tatsächlich erzielt.

Der König war der durch die Praxis vollauf bestätigten Meinung, daß durch die Festlegung des Aufteilungssystems für die hauptsächlichen Straßenzüge und die wichtigsten Bezirke auch die Erschließung der angrenzenden Geländeflächen in den gleichen Formen erfolgen und sich den gleichen Planungsgrundsätzen anpassen würde. Waren die Grundlinien der großen breiten „Avenues“ gegeben, so folgte von selbst die Zusammenziehung des Straßensystems zu dem beliebten Straßenstern, auf dessen Kreisfläche sechs oder acht Straßen einmünden. Leopold II. war — hierin der echte Bekenner des im 19. Jahrhundert auf die Spitze getriebenen Dogmas — ein unbedingter Bewunderer der selbständigen Schönheit der Straße. Die breite, weit ausgedehnte Straße an sich war schön; sie war Selbstzweck und wurde um ihrer selbst willen allgemein angelegt. Auf die städtebauliche Leistung und das Bedürfnis wurde weniger geachtet; in noch geringerem Maße aber wurden die wirtschaftlichen Wirkungen berücksichtigt.

Den hohen Verdiensten des Königs in der Entwicklung von Groß-Brüssel stehen nun die Fehlwirkungen des angewandten Systems gegenüber. Die notwendigen Folgen für die Gestaltung der Bodenwerte und der Bauweise hat man sich bei den Groß-Brüsseler Planungen schwerlich gegenwärtig gehalten und es scheint, daß man sie noch heute nicht gern anerkennt. *Le Roi a voulu la grande artère; mais il n'a pas voulu la rue coûteuse,* erklärte mir ein zu dem Vertrautenkreis des Königs Leopold II. zählender Beamter. Ursache und Wirkung sind hier indes in keiner Weise zu trennen; große Prachtstraßen und kostspieliger Straßenbau sind eines und dasselbe. Die außerordentlichen Aufwendungen für das Straßensystem zeigen sich unmittelbar bei dem Bodenpreis in der Spannung der Preise für Rohland und für baureifes Gelände; sie zeigen sich ferner in der Bautätigkeit und in der später zu erörternden städtebaulichen Sonderbesteuerung des Bodens. Allerdings ergibt sich aus den obigen Worten, daß — was übrigens nicht der Betonung bedarf — eine besondere Absicht der Bodenverteuerung nicht bestanden hat; es bestätigt sich uns nur, daß in Groß-Brüssel, ganz wie es anderwärts der Fall war, die Zusammenhänge zwischen dem System der Bodenerschließung und der städtischen Bauweise nicht in Betracht gezogen wurden.

Wenn hier der Einfluß des Königs in den Vordergrund geschoben wird, so soll damit der Anteil der einzelnen, in der Groß-Brüsseler Stadtplanung tätigen Architekten nicht geschmälert werden. Die Ausarbeitung der Pläne im einzelnen ist das Werk der örtlichen Baumeister, und als solches wird es von uns in den folgenden Erörterungen behandelt werden. Dagegen wird man — und dies entspricht auch der Auffassung der belgischen Fachkreise — in dem König Leopold die treibende Kraft bei der Neugestaltung von Brüssel anerkennen müssen.

Die Grundform der Stadtanlage und Stadterweiterung von Groß-Brüssel ist eine durchaus konzentrische, wie dies den im 19. Jahrhundert im festländischen Städtebau allgemein befolgten Anschauungen entspricht. Die städtische Ausbreitung vollzieht sich durch Ansetzung von neuen Ringen oder Herumlegung von Gürteln. Auf die Ausarbeitung der Ausstrahlungslinie — der für die großstädtische Entwicklung wichtigsten und natürlichen Grundrichtung — wird ein weit geringerer Wert gelegt[1]). Die neuere Planung von Groß-Brüssel hat nur in einzelnen Fällen Ausstrahlungsstraßen neu angelegt oder in ihrer Leistungsfähigkeit verbessert. Die großen Mittel wurden vielmehr vorzugsweise für das System der Ringstraße und Gürtelstraße aufgewendet; gerade für die Anlegung von Wohnstadtteilen wurde die äußerste

1) Über die Grundformen der Stadtanlage vgl. Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., IV. Teil, 1. Abschnitt.

Straßenübertreibung — Avenuen und Boulevards von 30 bis 40 m Breite — bevorzugt.

Den Abschluß der Gesamtplanung von Groß-Brüssel bildet das Boulevard de Grande Ceinture, ein gewaltiger Ringstraßengürtel, der in weitem Außenkreise das Gelände der Gesamtstadt umzieht. Diese Leviathanstraße, wie ich sie wohl nennen darf, i. J. 1918 erst bis über die Hälfte ihres Umfangs vollendet, wird nach ihrer Fertigstellung die ungewöhnliche Ausdehnung von 45 km umfassen; der Straßenkörper — Fußsteige, doppelte Fahrbahnen, Reiterpfad, Mittelpromenade enthaltend — hat eine Breite von 40 bis 42 m. Dem Plan der Anlage, deren Urheberschaft auch hier dem König Leopold zukommt, liegt der Gedanke zugrunde, eine breite Parkstraße rings um Groß-Brüssel zu führen und durch sie die einzelnen Parks des Außengebiets zu verbinden. Der erste Teil des großen Unternehmens wurde bei dem Bois de la Cambre begonnen; der Ring-Boulevard führt von hier nächst dem Jubiläumspark vorbei und steigt nach dem landschaftlich schönsten Teil des auf Schaerbeeker Gebiet gelegenen Höhenzugs, wo der Josaphat-Park berührt und weiterhin der Anschluß an die Gärten von Laeken gewonnen wird. Die Gürtelstraße stellt vom Standpunkt der Ingenieurkunst eine bedeutsame Leistung dar. Namentlich der auf dem Schaerbeeker Höhenrand geführte Abschnitt, ein Werk des Oberingenieurs P. Christophe, kennzeichnet sich als eine technisch hervorragende, monumental ausgestaltete Anlage, bei der die Aufgabe zu lösen war, zwei ältere Torstraßen, die Helmeter und Haechtsche Landstraße, unter dem breiten Boulevard hindurchzuleiten. Über die städtebaulichen und siedelungstechnischen Wirkungen der Gürtelstraße wird im nächsten Abschnitt zu sprechen sein.

Zu den von König Leopold angeregten Parkstraßen — genauer Park-Verbindungsstraßen — zählt die Avenue de Tervueren, die im Gegensatz zu der großen Gürtelstraße, als Ausstrahlungsstraße, vom Jubiläumspark in Brüssel ausgehend, nach Osten in geradliniger Richtung bis zu dem bis 9,8 km entfernten Park von Tervueren geführt ist. In dem ersten Abschnitt hat die Avenue eine Breite von $57^1/_2$ m, der beiderseits noch Vorgärten von je $9^1/_2$ m Tiefe hinzutreten, so daß sich ein Gebäudeabstand von $76^1/_2$ m ergibt. In ihrem weiteren Verlauf berührt die Parkstraße, der von hier ab eine wechselnde, immer aber stattliche Breite gegeben ist, eine Reihe öffentlicher Gärten, Anlagen und Waldungen, um mit dem großen Park von Tervueren ihr Endziel zu erreichen.

Die Literatur über die von König Leopold geplanten Park- und Gürtelstraßen ist spärlich. Zu erwähnen sind die Berichte der Administration des Ponts et Chaussées, abgedruckt in den Veröffentlichungen der Exposition

Internationale de Bruxelles 1910. Die obigen Angaben sind den Berichten über die Boulevards Lambermont und Smet de Naeyer (Teilstrecken des Boulevard de Grande Ceinture) und der Avenue de Bruxelles à Tervueren entnommen. Vgl. ferner P. Christophe, Le Parc de Tervueren in Annales des Travaux Publics de Belgique, Februar 1913, S. 3 f.

B. Geländeaufteilung und Straßenbau.

In den durch die ältere Stadtanlage und die neue Stadterweiterung geschaffenen Rahmen hatte sich die Bodenentwicklung des jüngsten Abschnitts in den einzelnen Gemeinden einzufügen. Die älteren Aufteilungsformen waren überholt und kamen nicht weiter in Frage; bei den neueren waren die allgemeinen, zuvor erörterten Grundlinien gegeben, die zu einer weitgehenden Gleichmacherei der Groß-Brüsseler Planungen führten. Allerdings bleiben zwischen den einzelnen Gemeinden noch örtliche Unterschiede bestehen; doch ergeben sich diese hauptsächlich aus der beruflichen und sozialen Stellung der Bewohnerschaft des betreffenden Bezirks, indem einzelne Gebiete mehr von der wohlhabenden Bevölkerung, andere dagegen von der mittleren Klasse und dem Arbeiterstande aufgesucht werden und hierdurch ein bestimmtes Gepräge erhalten.

Die beifolgende Abb. 10 zeigt eine neuere Aufteilung, bei der wir die bautechnischen und wirtschaftlichen Einzelheiten der Anlegung von Wohnbezirken in Groß-Brüssel beobachten können. Es wurde von mir Wert darauf gelegt, ein Beispiel zu wählen, das mit Bezug auf den Straßenaufwand noch als maßvoll gelten kann und in dieser Hinsicht erheblich unter dem Durchschnitt der in anderen Stadtteilen gestellten Ansprüche steht. Es handelt sich um die Aufschließung von Wohngelände; Geschäftshäuser, Läden, Kaffeehäuser fehlen in dem Plangebiet so gut wie vollständig. Der durchweg festgehaltene Typus ist das überlieferte Dreifensterhaus mit einer Grundstücksbreite von $5^3/_4$ m bis $6^1/_4$ m und 20 bis 25 m Tiefe. Für diese dem Kleinhaus entsprechenden Abmessungen wird das teuerste Straßennetz, mit kostspieligster Steinpflasterung in den Nebenstraßen, angelegt. Das durch den Bezirk in einer Breite von 30 m geführte Boulevard hat keinerlei größere verkehrstechnische Bedeutung; ein Durchgangsverkehr besteht hier nicht und ist auch bei späterer Entwicklung nicht zu erwarten. An dem Straßenstern erweitert sich die Breite des Boulevard auf 75 m.

Hinsichtlich der Architektur ergibt sich aus dem Aufteilungssystem eine vollständige Geschmacksverirrung. Die „imposante“ Straßenanlage verlangt als Ergänzung die monumentalen Bauformen; der einzelnen Kleinhausbaustelle von 6 m Breite fehlen hierfür die Voraussetzungen. Die Zusammenfassung der Einzelgrundstücke zu einer einheitlichen

Blockfront wird selten angewandt; vielmehr bleibt es dem Grundbesitzer überlassen, nach seiner Neigung zu bauen. Das Ergebnis ist ein recht unerfreuliches. Das Einzelgrundstück verschwindet in der anspruchsvollen Straßenanlage; der Eigentümer oder sein Baumeister versucht deshalb, sich durch die Bauart bemerkbar zu machen und in dem Massenkomplex hervorzutreten; ein Bestreben, das meist zur Originalitätssucht und zu schlechten Bauformen führt. Der Gesamteindruck der Straße ist ein unbefriedigender.

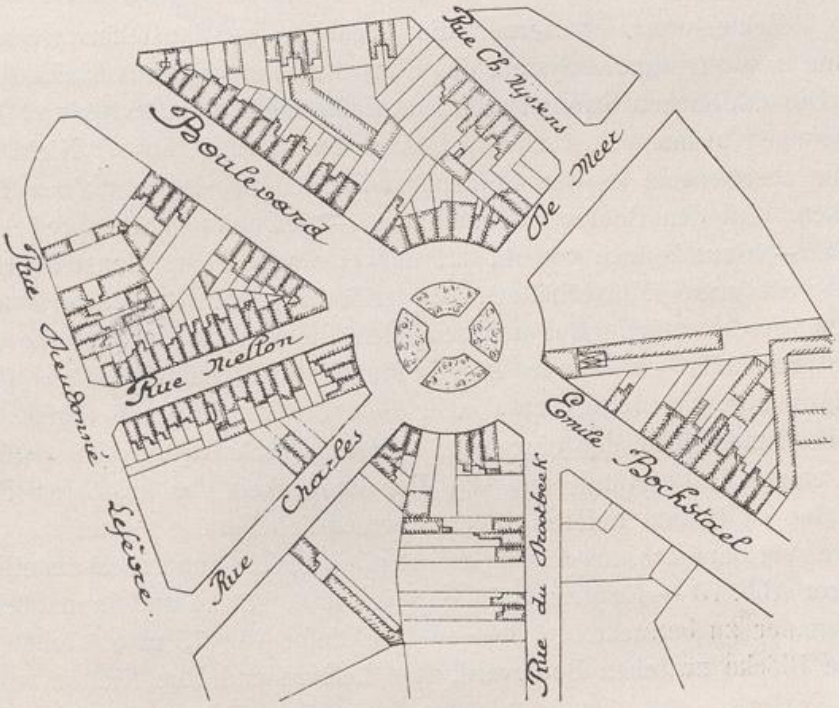

Abb. 10. Geländeaufteilung in der Stadterweiterung Laeken. Durch freundliche Vermittelung der Gemeindeverwaltung Laeken.

Allgemein ungünstig sind die Wirkungen des Straßensystems in wirtschaftlicher Beziehung. Die Erhöhung des Bodenpreises durch die Kosten der Straßenanlage ist eine außerordentliche. Für die Grundstücke an den Boulevards ergibt sich durch den Straßenbau eine Belastung, die etwa 12—14 Frcs. für den Quadratmeter Baugelände ausmacht. Aber auch für die anschließenden Seitenstraßen, die mit kostspieliger Pflasterung ausgestattet sind, ist bei der geringen Tiefe der Baustellen der Betrag, der auf den Quadratmeter Bauland entfällt, nicht viel geringer und beläuft sich auf 9 bis 10 Frcs. für den Quadratmeter. Diese Aufschließungskosten stellen das weitaus stärkste Element im Brüsseler Baulandpreis dar, der hierdurch auf eine vollständig veränderte

Preislage hinaufgeschoben wird. In den Stadterweiterungsbezirken von Gent wird die fertige Baustelle für den Betrag geliefert, der in Brüssel lediglich an Straßenbaukosten zu zahlen ist. Bei der Verteuerung des Bodenpreises durch die Aufschließungskosten hat es indes nicht sein Bewenden; vielmehr wird hierbei der Boden allgemein auf einen höheren Preisstand getrieben, indem sich an den ersten durch das Parzellierungssystem bewirkten Aufschlag erfahrungsgemäß die weitere Aufwärtsbewegung durch die Betätigung der Bodenspekulation und des Bodenhandels anschließt.

Beachtenswert ist ferner die Technik des Baustellenzuschnitts, für die das angewandte System des Straßenschemas das unvorteilhafteste ist. Die zahlreichen Straßen schaffen an ihren Einmündungen und Verzweigungen ausnahmslos schlecht geschnittene Grundstücke. Nicht viel besser aber ergeht es den Reihengrundstücken in den einzelnen Baublöcken. An den Boulevards entstehen — bei einer Straßenbreite von 30 m — Grundstücke von 17 m, teilweise von 11 m Baustellentiefe, gewiß ein arges Mißverhältnis, das sich bei dem Straßenstern noch weiter verschlechtert. Bei den schmalen Blöcken ist der auf die einzelne Baustelle entfallende Anteil für die Straßenkosten ein übermäßig hoher; verbreitert man aber den Blockumfang, so ergibt sich für die Innenfläche der einzelnen, schlecht geschnittenen Grundstücke eine starke Entwertung, und die Verwendbarkeit des kostbaren Baugeländes ist in den tieferen Blöcken wesentlich herabgesetzt.

Es verlohnt sich, aus diesen Gesichtspunkten die Grundstückseinteilung unserer Abb. 10 — Eckgrundstücke, Reihengrundstücke und Innenflächen — genauer zu betrachten. Bei den Blocktiefen von 75 m entstehen — s. die Blöcke zwischen Boulevard, Rue Lefèvre und Rue Nielton, sowie Rue Nijssens — ungünstig gelegene Innenflächen, deren bauliche Ausnutzung durch Hintergebäude erfolgen muß. Auch bei den übrigen Blöcken zeigt es sich, daß mit der Vergrößerung der Blocktiefe der Baustellenzuschnitt und die Verwertbarkeit des Geländes sich immer unvorteilhafter gestalten. Wir haben oben S. 5 darauf hingewiesen, daß die Auffassung von Karl Buls, die Planung in der Stadterweiterung werde nur vom Standpunkte des Geländeverkaufs vorgenommen, einer erheblichen Einschränkung bedarf. Das vorliegende, dabei noch maßvolle Beispiel bestätigt die Richtigkeit dieses Einwandes. Der übliche Schematismus des Straßennetzes und des Baustellenblocks ist gerade nach der wirtschaftlichen Seite für die Anlegung von Wohnbezirken vollkommen untauglich und den Grundbesitzer-Interessen abträglich. Die Anwendung der wohnbaumäßigen Erschließung würde dem Grundbesitz eine weit vorteilhaftere Verwertung seines Geländes gewährleisten.

Über die Praxis und die Maßnahmen der wohnbaumäßigen Aufteilung vgl. Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., IV. Teil.

Andere Bezirke von Groß-Brüssel zeigen in ihren Straßenanlagen einen noch viel weitgehenderen Aufwand als das Beispiel unserer Abb. 10. Unter den Außengemeinden tritt in dieser Beziehung namentlich die Stadt Schaerbeek hervor; die Straßenübertreibung ist hier — und zwar in den Wohnbezirken — geradezu zum System erhoben. Straßen, die gänzlich verkehrslos sind und in denen sich künftig kein Verkehr entwickeln kann, ist eine Breite von 35 m und darüber gegeben; allgemein kommt der Straßenkultus zum Ausdruck, der die Schönheit einer Straße in ihrer übermäßigen Breite erblickt. In diese, jeden Maßstab vernichtenden, gestaltungslosen Flächen werden Wohngrundstücke von 6 m Baustellenbreite hineingestellt. Der Eindruck solcher Straßenzüge — als Beispiel sei etwa die Avenue Eugène Demolder erwähnt — ist nach der architektonischen Seite im allgemeinen ein ungünstiger. Gewiß begegnet man immer wieder Bauausführungen, die eine hohe Künstlerschaft des Urhebers bezeugen und in der Formengebung wie in der Materialbehandlung gleich vorbildlich gelten dürfen. Aber die Hauptmasse der neuen Privatbauten macht einen unbefriedigenden Eindruck; in ihnen zeigt sich eine Auffassung, die — ein keineswegs nur der belgischen Kunst eigentümlicher Zug — unbeherrschte Unruhe für Kraft und Aufdringlichkeit für Individualität nimmt.

Betrachtet man den Groß-Brüsseler Bebauungsplan als Ganzes, so wird man den von Karl Buls ausgesprochenen Vorwurf der „Monotonie“ im allgemeinen gerechtfertigt finden. Wiederum zeigt sich hier die grundlegende Bedeutung des Bebauungsplanes für die architektonische Gestaltung der Stadt; denn die „Eintönigkeit“ der neuen Stadtteile ergibt sich nicht aus den einzelnen Bauwerken — die sich fürwahr genug um „Polytonie“ bemühen — sondern lediglich aus der Straßenanlage. Bei aller Vorliebe für Prachtentfaltung und Aufwendung großer Mittel sind doch die städtebaulichen Schöpfungen von künstlerischer Eigenart in der Stadterweiterung nicht allzu häufig anzutreffen; gewiß weniger häufig als auf dem vergleichsweise engen Raum der Innenstadt. Sicherlich finden wir auch in den Außengemeinden Anlagen, die der Stadt zur Zierde gereichen und sich dem Gedächtnis einprägen. Im allgemeinen aber herrschen in den Bebauungsplänen die Einförmigkeit und ein Mangel an selbständigen künstlerischen Gedanken, der sich vielfach zur Schablone steigert.

Auffällig erscheint hierbei die Vernachlässigung der Ausnutzung der natürlichen Schönheiten des Geländes, an denen Brüssel doch überreich ist, und die Nichtbeachtung der Höhenunterschiede, die für die

städtebauliche Wirkung von wesentlicher Bedeutung sind. In zahlreichen Bezirken sind die Straßen in gerader Richtung den Berg hinauf oder hinunter geführt, ohne Rücksicht auf die Geländegestaltung. Der Mangel der Anpassung an das oftmals bedeutende Gefälle des Bodens ist verkehrstechnisch ebenso fehlerhaft, wie die Gleichgiltigkeit gegenüber den Geländeunterschieden einen ästhetischen Mangel bedeutet. Die Bebauungspläne dieser Gattung scheinen am Reißbrett entworfen zu sein, ohne daß der Planbearbeiter es der Mühe wert hielt, das von ihm aufzuteilende Gelände überhaupt zu besichtigen, ja auch nur eine Vorlage mit eingezeichneten Höhenkurven zu Rate zu ziehen. Er ging mit seinen Straßenlinien gerade durch, und seinem Ehrgeiz war offenbar Genüge getan, wenn es ihm geglückt war, eine Anzahl seiner imposanten Straßenzüge auf einen „Straßenstern" zusammenzuziehen. Der Straßenstern mit seinen sechs oder acht zusammenlaufenden Straßen und seinen spitzwinkelig geschnittenen Grundstücken ist der immer von neuem wiederholte Haupteffekt der Brüsseler Bebauungspläne, dem zweifellos eine besondere Wirkung innewohnen muß. Wie die Festungsbaumeister des 16. und 17. Jahrhunderts ihren geometrischen Straßenfiguren durch Anwendung einer Zahlensymbolik die höhere Weihe verliehen, so scheint der Neu-Brüsseler Baumeister des Glaubens zu sein, daß von dem Straßenstern eine mystische Ausstrahlung städtebaulicher Schönheit ausgehe.

Wenn die aus den Hauptstraßen abzweigenden Seitenstraßen, denen es an jedem Verkehr fehlt, mit dem einer stark belasteten Verkehrsstraße angemessenen Steinpflaster ausgestattet sind, so haben sie doch auch dem Freunde des „Großstadtgrüns" etwas zu bieten. Die Straßen, auf deren breitem Fahrdamm sich nicht allzu häufig Fuhrwerke bewegen, haben nämlich einen reichlichen Graswuchs aufzuweisen, der zwischen dem Steinpflaster emporschießt. Während der letzten Jahre mag das Straßengras üppiger gewuchert haben, da die Arbeitskräfte zu seiner Beseitigung fehlten; indes ergibt sich wohl auch aus dieser Besonderheit, daß die Natur der Wohnstraße, trotz aller Fehler in der Anlage, sich immer wieder durchsetzt und daß auch für sie der alte Satz „tamen usque recurret" seine Geltung hat.

Die Bestrebungen, Grünanlagen in die Steinmassen der Großstadt hereinzuziehen, sind zweifellos freudig zu begrüßen. Ob indes das in Groß-Brüssel befolgte Vorgehen das richtige und zweckentsprechende ist, mag zweifelhaft erscheinen. Die Verteilung der Grünflächen hängt auf das engste zusammen mit dem in Brüssel angewandten System der konzentrischen Stadtanlage (oben S. 38), dem ich für die Aufgaben der modernen Stadterweiterung den Grundsatz der radialen Stadtanlage und der Keilführung der Grünflächen entgegengestellt habe. Ein großer Aufwand an Geländefläche und an Kosten ist in Brüssel für die Schaffung der überbreiten Avenuen verbraucht worden; gleichwohl ist ein entsprechender Erfolg für das Erholungsbedürfnis der Bevölkerung kaum

oder nicht in zureichender Weise erreicht worden. Auch die jüngste der in Brüssel entwickelten Formen, die Parkverbindungsstraße, wird in dieser Beziehung manchen Einwendungen unterliegen.

Die breite Avenue beruht auf der Vereinigung des großstädtischen Fahr- und Reitverkehrs, des Fußgängerverkehrs und der Grünpflanzung. Dieser Zusammenschluß ist im allgemeinen angebracht für die Innenstadt: er ist indes nicht immer empfehlenswert für die Stadterweiterung und die Außenbezirke. Auch in dieser Einzelheit zeigt es sich, daß die neuen Systeme in der Innenstadt entwickelt und ohne Beachtung der gegensätzlichen Voraussetzungen auf die Stadterweiterung übertragen worden sind (oben S. 4). Fußgängerverkehr und großstädtischer Fahrverkehr bleiben in der Innenstadt im allgemeinen verbunden, jedoch auch hier nicht durchweg, sondern nur unter bestimmten Bedingungen. Wir können hierfür die Regel aufstellen: der Fußgängerverkehr folgt den Schaufenstern. Durch die Schaufensterlinie — Läden, Kaffeehäuser usw. — wird der innenstädtische Verkehr angezogen; wo dieser Anreiz wegfällt, versiegt oder zerteilt sich der Verkehrsstrom auch in der Innenstadt, oftmals in einer geradezu plötzlichen Unterbrechung.

Für die Außenbezirke dagegen ist die Verbindung der verschiedenen Verkehrsgattungen nur in einzelnen Fällen gegeben, wo ähnliche Voraussetzungen wie in der Innenstadt — Anziehungspunkte für die Fußgänger — vorhanden sind. Im übrigen aber streben hier Fußgängerverkehr und Fahrverkehr grundsätzlich auseinander; namentlich ist dies bezüglich des Erholungs- und Ausflugsverkehrs der Fall. Allgemein können wir die Wahrnehmung machen, daß der Erholungsverkehr, wo sich ihm die Möglichkeit bietet, einen von dem Fahrverkehr getrennten Weg aufsucht und gern einen abseits gelegenen Pfad benutzt; aus guten Gründen. Auch die beste Straßenteerung kann dem Fußgänger keinen hinreichenden Schutz gegen die Belästigung durch Auto, Fuhrwerk und Reiter, gegen Benzingeruch und Staubentwicklung, gewähren. Wo große Mittel zur Verfügung stehen, empfiehlt sich somit nicht der Zusammenschluß der verschiedenen Verkehrsarten zu Straßen von außerordentlicher Breite; zweckdienlicher erscheint vielmehr die Trennung der Verkehrsgattungen und die Anlegung eines gesonderten, dem Erholungsverkehr dienenden Promenadenwegs.

Namentlich dürfte die Anlegung des Promenadenwegs an landschaftlich bevorzugten Stellen und für die Parkverbindungswege angezeigt und der überbreiten kombinierten Verkehrsstraße vorzuziehen sein. Der Promenadenweg kann, was kaum der Hervorhebung bedarf, einseitig oder je nach Anlegung zweiseitig mit Wohngebäuden besetzt und nach Art der Wohnstraßen mit einer dem Bedürfnis der Anwohner dienenden Zufahrt versehen sein.

C. Die Hausformen.

Mit der Durchführung des neuen Systems der Geländeerschließung gingen die Umänderungen in der Groß-Brüsseler Siedelungsweise parallel. Während äußerlich zumeist die überlieferte Baustellenbreite von 6 m beibehalten wurde, vollzog sich die innere Umgestaltung des Eigenhauses zu einem Mehrwohnungshaus für 2, 3 oder 4 Familien. Die natürliche Folgewirkung der hohen Straßenbaukosten, das Hinzutreten der spekulativen Steigerung und der steuerlichen Belastungen trieben die Bodenpreise auf eine Höhe empor, die in den Neubaubezirken die Beibehaltung des Einfamilienhauses allgemein unmöglich machte. Als meist angewandte Hausform verbreitete sich die maison de rapport, das Zinshaus, in dem der Eigentümer sich eine Wohnung vorbehält, während er die übrigen Geschosse vermietet.

Der Bodenpreis hat sich in der Stadterweiterung von Groß-Brüssel in ziemlich raschem Vordringen zu seinem neuen Stand entwickelt. Während der neunziger Jahre war eine Reihe großer Unternehmungen im städtischen Ausbreitungsgebiet in Angriff genommen worden; seit 1900 wurde namentlich der Bau der Prachtstraßen in großem Maßstab gefördert; die Geländeerschließung in den Gemeinden der Stadterweiterung und die Anlegung von Neubaubezirken nach den neuen städtebaulichen Grundsätzen wurden allgemein in großem Umfang betrieben. Bis z. J. 1900 war die Entwicklung der Bodenpreise in der Stadterweiterung eine stetige geblieben; für Rohland wurden damals in den Außengemeinden vielfach 5 Frcs. für den Quadratmeter, für die Baustelle beim Eigenhausbau 10 Frcs. für den Quadratmeter gezahlt.

Einen bemerkenswerten Beitrag für die Zusammenhänge von Bodenpreis und Bautätigkeit geben die Berichte der Arbeiterwohnungsgesellschaft (Société anonyme d'habitations ouvrières) in Etterbeek, die nicht selber baut, sondern Darlehen für den Wohnungsbau vermittelt. Von 1892 bis 1905 ist die Tätigkeit der Gesellschaft Jahr für Jahr eine nicht unbedeutende; mit dem Jahre 1905 dagegen gehen die Umsätze rasch zurück; in d. J. 1910 und 1911 findet nur noch je ein, i. J. 1912 kein Abschluß mehr statt. Die gezahlten Bodenpreise ergeben sich aus folgender Übersicht:

(Siehe Tabelle S. 47.)

Die Gesellschaft bevorschußt satzungsgemäß nur Einfamilienhäuser im Kostenwert bis 7500 Frcs.; den Stillstand der Beleihungen erklärt der Bericht der Gesellschaft dadurch, daß infolge des Steigens der Bodenpreise und der Baukosten die Errichtung solcher Kleinhäuser innerhalb des Bereichs von Groß-Brüssel seit 1905 immer schwieriger wurde. — Die Gesellschaft Foyer Schaerbeekois hat noch 1903 Baugelände für Kleinhäuser mit 5 Frcs. für den Quadratmeter abgegeben; vgl. Neue Studien, Bd. I, S. 76.

Auch in der Gegenwart ist der Bodenpreis in Groß-Brüssel noch nicht völlig ausgeglichen. Die Spannung zwischen Rohland und fertiger

Tabelle 1.

Jahr	Anzahl der Abschlüsse	Durchschnittlicher Preis für 1 qm bei Grundstücken innerhalb der Siedelungsgesamtheit (Agglomération) Groß-Brüssel Frcs.	in halbländlichen Bezirken und auf dem Lande Frcs.
1892	18	5,33	1,15
1893	35	10,91	0,94
1894	24	8,71	0,81
1895	28	10,40	1,84
1896	15	11,02	1,33
1897	26	8,64	1,70
1898	24	12,0	—
1899	14	9,5	—
1900	12	11,4	1,90
1901	12	11,85	—
1902	20	9,6	4,0
1903	18	10,2	0,33
1904	13	10,1	—
1905	6	12,6	—
1906	5	13,5	3,59
1907	7	10,1	—
1908	6	10,3	3,55
1909	5	7,5	—
1910	1	—	—
1911	1	—	—

Baustelle ist je nach der Stadtlage und dem angewandten Parzellierungssystem eine wesentlich verschiedene. In den Stadterweiterungsgebieten mit kostspieligem Straßenbau kann als mittlerer Bodenpreis ein Satz von 30—40 Frcs. für den Quadratmeter gelten. In den Bezirken mit überwiegender Arbeiterbevölkerung und einfacheren Aufschließungsformen ist der Preis auf etwa 20—25 Frcs. für den Quadratmeter anzusetzen. Unerschlossenes Gelände ist dagegen in den Ausbreitungsbezirken allgemein noch in großer Fülle vorhanden und steht meist noch auf einem niedrigen Preis. Von dem Straßenbausystem würde es abhängen, diese weiten Flächen zu einem dem Kleinhausbau angemessenen Preis an den Markt zu bringen; wie denn auch die oben gegebenen Beispiele zeigen, daß noch in der jüngsten Zeit bei einzelnen Aufschließungen ein Geländepreis von 5 Frcs. eingehalten wurde. In den gegebenen Voraussetzungen ist es keineswegs begründet, daß der Bodenpreis in der Stadterweiterung von Groß-Brüssel ein wesentlich höherer sein sollte, als in den rasch wachsenden Industriestädten Gent und Lüttich, von den Großstädten anderer Flachbauländer zu schweigen.

Unter den bestehenden Bedingungen allerdings bleibt das Einfamilienhaus als Neubauform beschränkt auf die vermögenden Schichten und auf die Fälle günstigen Geländeerwerbs oder minder kostspieliger Straßenanlegung. Die Bodenpreise stehen am höchsten und sind am raschesten gestiegen in den während der letzten Jahre nach dem

Avenue-System erschlossenen Bezirken. In diesen Bodenpreisen steckt unbestreitbarerweise der oben S. 41 besprochene Straßenaufwand, der den weiteren Steigerungen und Belastungen zur Grundlage dient und sich bei geeigneter wohnbaumäßiger Aufteilung auf einen Bruchteil zurückführen ließe.

Bezüglich der Zusammenhänge zwischen Straßenbau und Baulandpreis hat sich bei Besprechungen mit belgischen Beamten allgemein Übereinstimmung erzielen lassen. Eine Ausnahme begegnete mir nur in Schaerbeek, wo die Wirkung des hier besonders kostspieligen Straßenbaues bestritten und das Steigen der Bodenpreise lediglich auf den Bevölkerungszuwachs zurückgeführt wurde: c'est la loi de l'offre et de la demande; c'est l'augmentation de la population. Auf meinen Einwand, daß in Groß-London bei einer Bevölkerung von 7 Millionen Einwohnern und weit höherer Zuwachsziffer als in Schaerbeek, Gelände in entsprechender Lage 10 sh. für den Quadratmeter kostet, wurde mir die pyramidale Antwort: „Ah, Londres, c'est de la théorie, mais Schaerbeek—voilà la pratique.“ Doch handelt es sich hierbei, wie bemerkt, um einen alleinstehenden Einzelfall.

Die Intensivität der Ausnutzung der eigentlichen Baufläche ist unter den durch das Parzellierungssystem geschaffenen Bedingungen in Groß-Brüssel allgemein in der Zunahme begriffen. Wenn auch dem Eigenhausbau der wohlhabenden Klassen bei der günstigen Schichtung der Groß-Brüsseler Einwohnerschaft eine breite Stelle verbleibt, so sind doch die Hauptmasse der Bevölkerung und namentlich der spekulative Hausbau auf die einträgliche Verwertung der Baustelle angewiesen. Die beifolgende Abb. 11 stellt einen Neubau der jüngsten Zeit dar, der die neuere Entwicklung der Geländeausnutzung zeigt. Das Haus, eine Eckbaustelle, in der Gemeinde Etterbeek gelegen, zählt fünf Geschosse, die, mit Ausnahme des Erdgeschosses, Wohnzwecken dienen. Die Abbildung läßt die Geländeverwertung und die Art der Wohnungsanlage deutlich hervortreten. Eine Beachtung verdient der Lichtschacht, durch den eine Anzahl von Räumen ihre Zufuhr an Licht und Luft empfängt. Dabei ist der Zustand gegenwärtig ein vergleichsweise günstiger; die angrenzende Baustelle liegt noch frei; nach deren Überbauung werden sich erheblich schlechtere Verhältnisse ergeben.

Es ist besonders hervorzuheben, daß dieser Neubau an einer der breiten Avenuen des neuen Systems (der Avenue de la Chasse) steht, deren Bedeutung für Wohnungswesen und Städtebau nach verschiedenen Richtungen hier erkennbar wird. Der Landverschwendung des Straßenbaues tritt, als notwendige Ergänzung, die engste Zusammendrängung des Wohnungsbaues zur Seite. Man mag hier zunächst die Forderung aufstellen, daß die Freifläche des Gebäudes erheblich verbreitert werde. Indes zeigt uns unsere Abbildung, welche Schwierigkeiten hierdurch entstehen; bei Vergrößerung der Freifläche ist eine die Baukosten

deckende Ausnutzung der hochwertigen Baustelle in Frage gestellt und jedenfalls eine weitere erhebliche Verteuerung des Baues die sichere Folge. Immerhin erscheint das Einschreiten der Baupolizei hier unver-

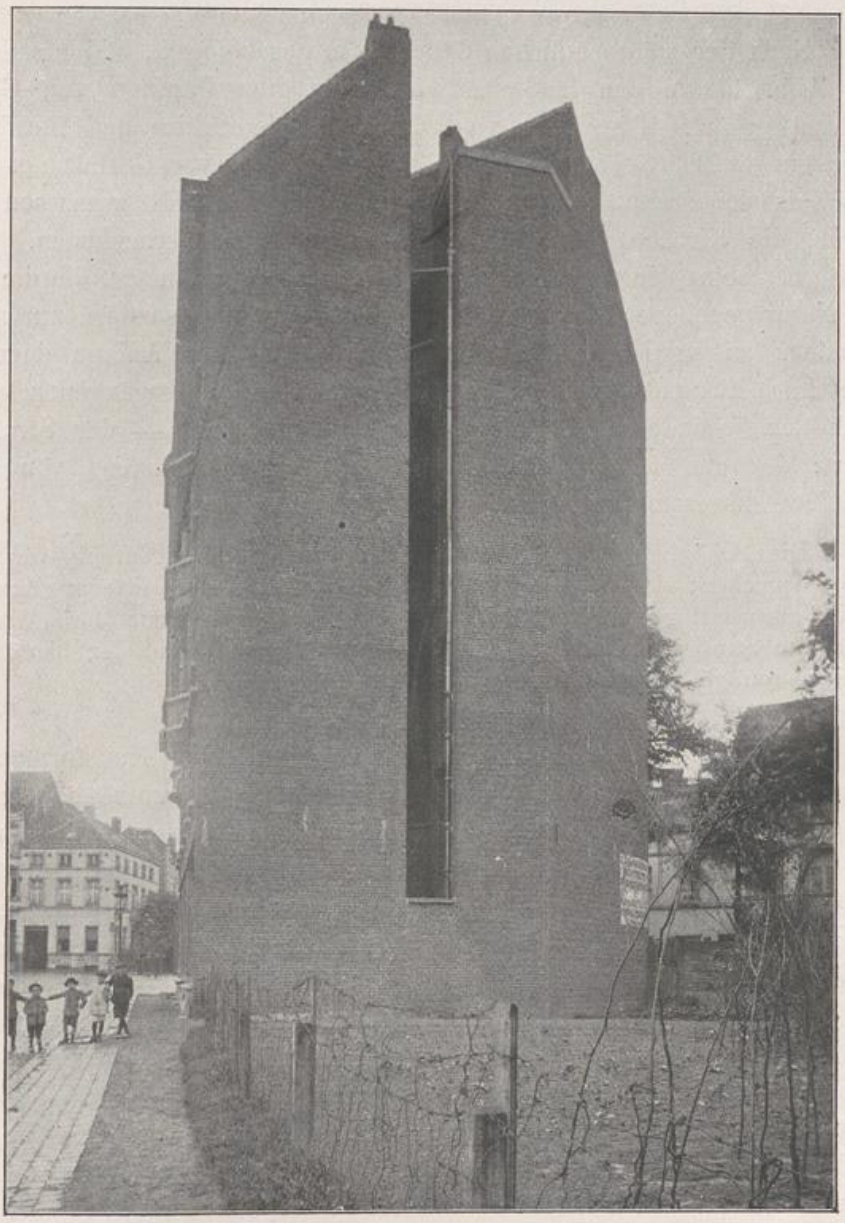

Abb. 11. Neubau 1918; Etterbeek.

meidlich; die Bauordnung wird zur Bekämpfung der Mißstände in der Bodenausnutzung herangezogen. Für Brüssel ist diese Entwicklung verhältnismäßig neu; in Deutschland hat uns eine Erfahrung von vier Jahrzehnten gezeigt, wie der Kampf zwischen Bauordnung und schlechter

Bauweise verläuft; das Ergebnis ist ein unbefriedigendes. Der Straßenluxus zwingt zu ungünstigen Bauformen, und die Bauordnung kann das Grundübel, die fehlerhafte Verteilung des Baugeländes, nicht beseitigen.

Vgl. Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., IV. Teil, 3. Abschn.

Nach der städtebaulichen Seite sei ferner bemerkt, daß die Stelle der Abb. 11 zu den landschaftlich bevorzugten Punkten von Groß-Brüssel gehört. Die Höhe von Etterbeek bietet hier den Fernblick über ein weites Gelände von schöner, wechselreicher Gestaltung. In der Talsenke breitet sich die Stadt aus, in deren Häusermassen die Parks, die Kirchen und Monumentalgebäude sich herausheben. Die Stätte erscheint wie vorbestimmt zur Schaffung einer Anlage, die die von der Natur gegebenen Vorzüge nicht etwa auszunutzen, sondern nur nicht geradezu zu verderben brauchte. Welche Art der Anlage dagegen tatsächlich hier entstanden ist, bedarf nach dem Vorangegangenen kaum noch der besonderen Erwähnung; es ist naturgemäß — der Straßenstern, der den ästhetischen Genuß des Zusammenlaufens von acht Straßen, insgesamt von gleicher Bedeutungslosigkeit, gewährt.

Die Schönheit dieses Straßenstern-Platzes sollte eigentlich für sich selber sprechen; sie hätte die Betonung durch die in der Mitte angebrachte Bedürfnisanstalt gar nicht gebraucht. — Das in Etterbeek zur Durchführung gebrachte Straßennetz entbehrt allgemein der Eigenart und der hier leicht erreichbaren günstigen Wirkungen.

Von erheblichem Einfluß auf die Gestaltung der Hausformen ist das System der unmittelbar mit dem Städtebau zusammenhängenden Bodenbesteuerung, die in den Groß-Brüsseler Gemeinden während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelt und namentlich seit 1900 ausgebildet wurde. Abgesehen von der staatlichen Grundbesitzsteuer und den gemeindlichen Zuschlägen (sogenannte Kataster-Steuer), wird in den Groß-Brüsseler Gemeinden eine Reihe von Abgaben erhoben, die in ihrer Grundlage auf dem Straßenbau beruhen. Ursprünglich als Beisteuer zu den seitens der Gemeinde für Straßenanlegung und Pflasterung gemachten Ausgaben eingeführt, sind die Abgaben mit der Zeit zu beträchtlichem Umfang und zu einem bedeutenden Zweige des städtischen Finanzwesens angewachsen. Da diese Besteuerung die Aufwendungen für den Straßenbau zum Ausgangspunkt nimmt, müssen bei ihr notwendigerweise die Folgen der Kosten der Straßenanlegung zum Ausdruck gelangen. Die Abgaben sind im einzelnen nach Straßenklassen abgestuft; sie erreichen indes bei dem angewandten Straßensystem allgemein eine solche Höhe, daß sie dem kleinen Eigenhaus abträglich sind, und, zum mindesten für die Klein- und die Mittelwohnung, auf die Bauform des Mehrwohnungshauses hinwirken.

Das Abgabensystem ist in den einzelnen Gemeinden von Groß-Brüssel nicht gleichmäßig geregelt; als Beispiel kann indes die Bodenbesteuerung von Laeken dienen, mit der die Mehrzahl der Gemeinden in den Grundsätzen, wenn auch nicht in den Einzelheiten, übereinstimmt. Die mit dem Städtebau zusammenhängenden Abgaben sind: die Bürgersteigabgabe, die Entwässerungsabgabe, die Pflasterungsabgabe und die Straßenabgabe. Die Bürgersteigabgabe geht auf d. J. 1864 zurück und sollte ursprünglich einen Beitrag zu den von der Stadt aufgewendeten Kosten für den Straßenbau darstellen. Seit 1899 wurde die Abgabe gestaffelt, indem, unter Einteilung der städtischen Straßen in 10 Klassen, die Abgabe von 75 Frcs. für den Quadratmeter Bürgersteig in der I. Straßenklasse bis zu 5 Frcs. in der X. Klasse abgestuft wurde. Im J. 1902 wurde beschlossen, an Stelle der einmaligen Abgabe eine jährliche Steuer zu erheben, die sich von 3,75 Frcs. für den Quadratmeter in Klasse I bis auf 0,25 Frcs. in Klasse X staffelte. Eine Abänderung d. J. 1911 verfügte, daß die Grundeigentümer künftig der Stadt die Kosten der Bürgersteiganlagen in bar zu ersetzen haben, während im übrigen die jährliche Abgabe bei bebauten Grundstücken auf die Hälfte ermäßigt wird. — Die i. J. 1902 beschlossene Entwässerungsabgabe beträgt 1,25 Frcs. für den laufenden Meter Grundstücksfront. Die Pflasterungsabgabe, ebenfalls seit 1902 eingeführt, beträgt 45 Cent. für jeden Quadratmeter Pflasterung bis zur halben Straßenbreite (bei öffentlichen Plätzen bis zu höchstens 8 m Breite); bei einer Baustelle von 5,50 m Grundstücksfront und 8 m halber Straßenbreite also 19,8 Frcs. jährlich. Die Pflasterungsabgabe wird entsprechend ermäßigt, wenn die Straße auf Kosten der Grundeigentümer angelegt wurde und sie gelangt nicht zur Erhebung in den vor 1869 gepflasterten Straßen, solange keine Neupflasterung stattfindet.

Die allgemeine Straßenabgabe (Taxe de voirie) i. J. 1913 eingeführt, ist eine jährliche Abgabe, die nach dem laufenden Meter Grundstücksfront und zugleich mit Abstufung nach der Grundstückstiefe veranlagt wird; hierbei findet eine Scheidung der Straßen in sechs Klassen statt. Die Grundgebühr beträgt in Klasse I 0,10 Cent. für 1 m Frontlänge und sinkt bei der Klasse VI auf 0,04 Cent.; während die Sätze nach der Grundstückstiefe sich bis zu 3,70 Frcs. bzw. 1 Frcs. bei 45 m Tiefe staffeln. Praktisch von Bedeutung ist in der Hauptsache die Klasse I, der auch die neuerdings erschlossenen Straßen allgemein angehören. Eckgrundstücke zahlen nur für die längere ihrer beiden Straßenfronten. Die auf Grund des belgischen Wohnungsgesetzes von der Personalsteuer ausgenommenen Angehörigen des Arbeiterstandes sind von der Straßenabgabe befreit; für die Größenklasse von Laeken würde dies nur bei Häusern bis zu 171 Frcs. jährlicher Miete anwendbar sein, eine Preisgrenze, die hier für Neubauten kaum in Betracht kommt.

Die Wirkung der städtebaulichen Besteuerung ergibt sich aus der beifolgenden Tabelle, in freundlicher Weise von der Kommunalverwaltung in Laeken aufgestellt, der ich eine Reihe schätzenswerter Auskünfte verdanke. Die Angaben sind sämtlich praktischen Beispielen entnommen und beziehen sich auf Grundstücke des Normalmaßes von 5,50 m Breite und 30 m Tiefe. Die Einzelheiten werden jeweils für eine Straße der Klasse I (s. oben), sowie der Klassen II und III, ferner für je ein bebautes Grundstück und eine freie Baustelle mitgeteilt. Auf die unterschied-

liche Besteuerung der Gebäude und der Baustellen bei der Bürgersteigabgabe (Spalte 12 d. Tab.) wurde zuvor hingewiesen; der Zweck der Maßnahme geht dahin, die Bebauung zu fördern und die Spekulation zu erschweren.

Tabelle 2.

	Größe	Kataster-Ertrag	Front-breite	Pflasterung		Bürgersteig		Kanalisations-abgabe	Pflasterungs-abgabe	Bürgersteig		Straßenabgabe			Insgesamt
				½ Breite	Fläche	Breite	Fläche			Abgabe pro m	Betrag	Grundstücks-tiefe	Satz	Betrag	
	qm	Frcs.	m	m	qm	m	qm	Frcs.	Frcs.		Frcs.	m	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Straße I. Klasse:															
Wohngebäude .	165	84,29	5,50	7,50	41,25	3	16,50	6,88	18,56	3,75	30,94	30	2,70	14,85	155,52
Baustelle . . .	165	3,79	5,50	7,50	41,25	3	16,50	6,88	18,56	3,75	61,87	30	2,70	14,85	105,95
Straße II. Klasse:															
Wohngebäude .	165	72,41	5,50	4,50	24,75	3	16,50	6,88	11,13	3,—	24,75	30	2,40	13,20	128,37
Baustelle . . .	165	3,41	5,50	4,50	24,75	3	16,50	6,88	11,13	3,—	49,50	30	2,40	13,20	84,12
Straße III. Klasse:															
Wohngebäude .	165	60,34	5,50	3,50	19,25	2,50	13,75	6,88	8,66	2,50	17,18	30	2,10	11,55	104,61
Baustelle . . .	165	2,84	5,50	3,50	19,25	2,50	13,75	6,88	8,66	2,50	34,37	30	2,10	11,55	64,30

Besteuerung und Bodenpreis wirken somit in der gleichen Richtung, wie ja auch die Grundlage in beiden Fällen die gleiche — das Straßensystem — ist. Die Gemeinden von Groß-Brüssel haben während der letzten Jahrzehnte in steigendem Umfang den Straßenbau und die Bereitstellung von Baugelände unternommen; sie bedienen sich hierbei, wie oben bemerkt, des belgischen Enteignungsrechts, das, unter Vorbehalt königlicher Genehmigung, einer Gemeinde das Recht überträgt, Gelände im Stadterweiterungsgebiet zum Zweck der Anlegung eines neuen Stadtbezirkes zu enteignen. Der Weg des freihändigen Erwerbs von Baugelände wird indes seitens der Gemeinde häufig, auch nach Erlangung der bereits durch ihre Zwangsandrohung wirksamen Enteignungsbefugnis, beschritten.

Die Enteignung kann bei dem in Groß-Brüssel angewandten System der Geländeaufteilung naturgemäß nicht den Erfolg haben, billiges Bauland zu beschaffen; selbst der niedrigste Geländepreis wird durch die üblichen Erschließungsformen aufgetrieben. An diesen Verhältnissen kann man jedoch unmöglich dem Enteignungsrecht als solchem die Schuld beimessen.

Vielfach wird im übrigen über die Höhe der Entschädigung geklagt, die seitens der auf Grund von Sachverständigen-Gutachten entscheidenden Gerichtshöfe bewilligt wird. Der freihändige Erwerb wird deshalb von den Gemeinden nach Möglichkeit bevorzugt, wobei das Recht der Enteignung nur als brauchbare Waffe bei den Verhandlungen mit den Grundeigentümern genutzt wird.

Das belgische Enteignungsrecht — Streifenenteignung, Expropriation par zones — gewährt die Möglichkeit, bei Durchführung eines städtebau-

lichen Unternehmens das Nebengelände außerhalb des eigentlichen Straßenkörpers zu erwerben, damit aus der sich ergebenden Wertsteigerung der Veranstalter den Nutzen ziehen und die Kosten des Unternehmens bestreiten kann. Dieses Recht steht aber nur den Gemeinden, nicht dem Staate zu. Der Staat selber muß also bei einem Unternehmen, zu dessen Durchführung er der Streifenenteignung bedarf, sich der Gemeinden bedienen. Dies ist der Fall bei dem Boulevard de Grande Ceinture (oben S. 39), dessen Anlegung auf einer Planung des Staates beruht. Die Staatsregierung verlieh den einzelnen Gemeinden innerhalb ihres Gebietes das Enteignungsrecht und zahlte ferner einen Zuschuß zu den von der Gemeinde ausgeführten Straßenbauten.

Der unzureichenden Herstellung von Kleinwohnungen sucht die Bautätigkeit unter Gewinnverzicht abzuhelfen, die in Groß-Brüssel hauptsächlich durch gemeinnützige Gesellschaften ausgeübt wird. Über das Gesamtgebiet von Groß-Brüssel erstreckt sich die Betätigung der i. J. 1900 begründeten Société Anonyme des Habitations à bon marché, die in verschiedenen Stadtteilen Kleinwohnungen errichtet hat. Die Gesellschaft hat, neben einer geringen Anzahl von Kleinhäusern für 1—2 Familien, in der Hauptsache Mehrwohnungshäuser in drei- bis viergeschossigen Bauten hergestellt. Das Ziel der Gesellschaft, das kleine Einfamilienhaus für den Arbeiter zu erbauen, hat sich bisher in Groß-Brüssel nicht verwirklichen lassen:

„Nach vielen Untersuchungen hat die Verwaltung die Unmöglichkeit erkennen müssen, Kleinwohnungen anders als im System des Mehrwohnungshauses zu errichten, da der hohe Bodenpreis eine andere Bauweise verbietet"; Bericht von Ch. de Quéker 1905, S. 21. — Die Gesellschaft hat bis 1918 279 Wohnungen hergestellt. Die Mietpreise stellen sich in den Mehrwohnungshäusern je nach Stockwerkslage auf 20 bis 28 Frcs., im vierten Geschoß (Dachgeschoß) auf 15 Frcs. Der Mieteeingang i. J. 1917 erreichte 46,94 % des Normal-Sollbetrages. Seitens der Stadtgemeinde Brüssel ist der Gesellschaft gegen einen nominellen Zins von 100 Frcs. jährlich ein Gelände bei der Papenveststraße überlassen worden, mit dessen Bebauung baldmöglichst begonnen werden soll.

Zu den bedeutendsten Baugesellschaften zählt der i. J. 1899 begründete Foyer Schaerbeekois, der sowohl Kleinhäuser wie Mehrwohnungshäuser in erheblicher Zahl in dem Gemeindebezirk Schaerbeek hergestellt hat.

Die Kleinhäuser sind hauptsächlich in der Form des Zweiwohnungs-Reihenhauses erbaut und enthalten im Untergeschoß und Obergeschoß je eine Wohnung. Die Vermietung der Häuser erfolgt unter Kaufanwartschaft, so daß der Mieter gegen jährliche Abzahlung Eigentümer wird; s. die Abbildung Neue Studien, Bd. I, S. 76. Die Mehrwohnungshäuser, die im Besitz und in der Verwaltung der Gesellschaft bleiben, sind zum großen Teil in den älteren Stadtbezirken von Schaerbeek erbaut. Vgl. den Bericht: Le Foyer Schaerbeekois, Historique de la Société, 1905, der eine Schilderung der Wohnungsuntersuchung d. J. 1899 gibt. Die damals festgestellten

Wohnungsmieten haben betragen für ein kleines Arbeiter-Einfamilienhaus durchschnittlich 23,50 Frcs.; für eine Wohnung von drei Räumen 23 Frcs.; für eine Wohnung von zwei Räumen 15 Frcs. monatlich.

Eine Reihe anderer Gesellschaften betätigt sich im Bau von Arbeiterwohnungen und in der Beschaffung von Baukredit; vgl. oben S. 46 und Neue Studien, Bd. I, S. 74. Abbildungen von Kleinhäusern der Bautätigkeit des Foyer Anderlechtois in Anderlecht sind in der Schrift 25 années de Gouvernement (Le parti catholique et son oeuvre), Brüssel 1909, wiedergegeben; Bodenpreis 3,0 Frcs. für den Quadratmeter, Baukosten 4650 Frcs., Bauzeit 1908. Zu dem Wohnungsbau der Gemeinden s. oben S. 35.

Die Mietspreise der Kleinwohnung in der Stadterweiterung von Groß-Brüssel stufen sich ab nach dem Alter der Häuser, nach der Stockwerkslage der Wohnung und nach dem Stadtbezirk. Wenn wir, wie immer, die unternormalen Wohnverhältnisse übergehen, so lassen sich als Normalmiete für das ältere kleine Einfamilienhaus, das früheren Zeitabschnitten entstammt, etwa 22—25 Frcs. monatlich = 264—300 Frcs. jährlich angeben; mit diesen älteren Kleinhäusern ist öfter ein kleiner Hausgarten oder Nutzgarten verbunden. In den Mehrwohnungshäusern stellt sich die Kleinwohnung (Geschoßwohnung) auf 25—30 Frcs. monatlich, mit den vorerwähnten Abstufungen. Eine bis in die neuere Zeit häufig angewandte und auch jetzt noch bei geeignetem Bodenpreis von der gewinnlosen wie von der privaten Bautätigkeit ausgeführte Bauform ist das Zweiwohnungshaus, ein Kleinhaus, in dem der Eigentümer oder Hauptmieter eine Geschoßwohnung an einen Untermieter abgibt. Das Zweiwohnungshaus findet besonders Abnehmer unter den Beamten und Angestellten, die durch die Abvermietung einen Teil der gesteigerten Ausgaben und Steuern decken. Kleinhäuser dieser Gattung werden vielfach zu 40—50 Frcs. Monatsmiete = 480—600 Frcs. jährlich geboten; die abvermietete Wohnung bringt je nach Stadtlage 22—25 Frcs. monatlich.

Wenn das Alt-Brüsseler Bausystem der Kleinwohnung eine breite Stelle einräumt und wir ihm oben S. 31 geradezu eine Begünstigung des Kleinwohnungsbaues zuschreiben konnten, so ist die Ausgestaltung im Stadterweiterungsgebiet eine wesentlich andere; weder im Stadtbild noch in der Wohnungsproduktion tritt hier die Kleinwohnung hervor und das städtebauliche Verhältnis ist das der Altstadt vollständig entgegengesetzte.

Der Kleinwohnungsbau zeigt in den Brüsseler Außengemeinden die gleichen Erscheinungen, die uns in den Städten mit hohen Bodenpreisen allgemein begegnen: das kleine Einfamilienhaus wird aus der Bautätigkeit ausgeschaltet. Zugleich aber wird die Neuherstellung von Kleinwohnungen dauernd eine ungenügende. Das private Baugewerbe — anders als in Gent und Lüttich — zieht sich von dem Bau der Klein-

wohnung zurück; es ergibt sich ein ständiger Mangel an geeigneten Arbeiterwohnungen, eine „Wohnungsfrage“.

Die gewinnlose Bautätigkeit, so trefflich ihre Leistungen im einzelnen sind, ist gänzlich außerstande, nach der seitherigen Organisation die durch diese Umstände bedingten Lücken auszufüllen. Die belgische Wohnungspolitik dagegen, schlechthin vorbildlich in ihren Einrichtungen, ist in der Hauptsache eine Siedelungspolitik; sie hat in dieser Hinsicht Leistungen vollbracht, mit denen sich kein anderes Land vergleichen kann. Das belgische Siedelungs- und Kreditsystem ist der nationalen Hausform angepaßt und hat hierdurch in den großen Industriestädten wie für das flache Land die bedeutsamsten Ergebnisse erzielt; es muß indes versagen gegenüber der in Groß-Brüssel erzwungenen Bauform des Mehrwohnungshauses. Auch für Groß-Brüssel ist, was der Hervorhebung bedarf, die belgische Wohnungspolitik gleichwohl mittelbar von erheblichem Einfluß; ein beträchtlicher Teil der in Brüssel tätigen Arbeiterschaft ist auf dem Lande angesiedelt und kommt täglich zu der Arbeitsstelle in die Hauptstadt. Aber für die Massen der in Groß-Brüssel ansässigen Arbeiter und Haushalte mit begrenztem Einkommen besteht das Wohnungsproblem und ist in seiner vollen Schärfe in weiten Kreisen anerkannt. Die Frage ist nur, ob eine Änderung dieser Verhältnisse und eine der Arbeiteransiedelung günstigere Bodenpolitik den Groß-Brüsseler Gemeinden erwünscht erscheint.

Es war mein Bestreben, in Besprechungen mit Angehörigen verschiedener Stände und Berufe die Auffassungen vom Arbeiterwohnungswesen zu ermitteln. „L'ouvrier doit aller se loger à la campagne“, war die öfter geäußerte Meinung. „Die Ansiedelung auf dem Lande wird dem Arbeiter in jeder Weise erleichtert durch billigen Kredit und vorteilhafte Bedingungen; er hat die günstigsten Verbindungen nach dem städtischen Arbeitsmarkt infolge der belgischen Verkehrspolitik.“ Man wird aus dieser Auffassung keinerlei grundsätzliche Abneigung gegen den Arbeiterstand herauslesen dürfen; die Siedelungszerteilung (Dezentralisation) ist zweifellos erstrebenswert. Indes sind gerade in dieser Hinsicht für Groß-Brüssel besondere Vorbedingungen zu beachten.

Ein Gemeindebeamter in leitender Stellung — der sich wie die Mehrzahl der mir bekannt gewordenen belgischen Berufsbeamten durch Sachlichkeit und soziale Einsicht auszeichnete — bemerkte zu diesem Punkt: „Die in Brüssel beschäftigten Arbeiter haben zum Teil ihren Wohnsitz auf dem Lande und kommen zur Arbeit aus einer Entfernung bis zu Alost (30 km). Das ist viel zu weit. Man müßte Schnellverbindungen bis zur Stadtmitte von Brüssel schaffen, örtliche Schnellbahnen, Tramways rapides; in der Umgebung von Groß-Brüssel ist Land genug zur günstigen Ansiedelung der Arbeiter.“ In der Tat ist das dichte belgische Verkehrsnetz von Staats-

bahnen und Kleinbahnen ausreichend für die Verkehrsbewegung in den Industriebezirken und für Großstädte wie Lüttich und Gent (wobei zu bemerken ist, daß in Gent nur ein geringer Teil der Arbeiter von außerhalb kommt, während der Hauptteil am Orte angesiedelt ist; vgl. Neue Studien, I, S. 97). Für die Verkehrsbeziehungen eines Stadtwesens von dem Umfang von Groß-Brüssel bedarf es indes besonderer Schnellverkehrseinrichtungen. Die großen Geldmittel, die für den Bau von Luxusstraßen bewilligt werden, dürften im allgemeinen Interesse wohl in dem Bau radialer, unabhängig von der Straße geführter Verkehrsmittel eine bessere Verwendung finden.

In Arbeiterkreisen ging die Meinung häufig dahin: der Arbeiter wohnt in Groß-Brüssel in den alten Häusern, am meisten in den „Gangen" — Gangwohnungen (die, wie zuvor bemerkt, auch in den älteren Teilen der Außengemeinden vorhanden sind). Neue Wohnungen werden nicht genügend gebaut und was gebaut wird, ist teuer. Von den alten Gängen aber werden ihrer eine große Zahl Jahr für Jahr abgebrochen. — Daß der Arbeiter als Bevölkerungselement an sich nicht willkommen ist, scheint eine in Groß-Brüssel mehrfach verbreitete Auffassung zu sein. Jn einer mit großen Ausgaben wirtschaftenden Gemeinde wurde mir — allerdings nicht in amtlichen Kreisen — bemerkt: „Il faut que la commune se relève. On ne tient pas à avoir cette populace. Ils ne payent pas les impôts". Tatsächlich lassen manche Äußerungen und manche Maßnahmen darauf schließen, daß gewisse Außengemeinden die Arbeiterbevölkerung nicht als einen erwünschten Zuwachs betrachten. Die Auffassung kann indes im gemeindlichen Interesse nicht als begründet gelten. Bei richtig geleiteter Boden- und Siedelungspolitik bildet der Arbeiterstand eine tragfähige Grundlage der Entwicklung und des Finanzwesens der Gemeinde.

Im allgemeinen scheint in den Maßnahmen der Brüsseler Gemeinden — wie wir dies auch in anderen Großstädten außerhalb Belgiens finden — die Ansiedelung von Arbeiterbevölkerung weniger, die Heranziehung wohlhabender Schichten dagegen allgemein Berücksichtigung zu finden. Es sei indes erwähnt, daß bei meinen Besprechungen im einzelnen auch die entgegengesetzte Auffassung vertreten und die Bedeutung der arbeitenden Klassen für die Städte hervorgehoben wurde. Ein angesehener Beamter einer Groß-Brüsseler Gemeinde, der sich ebenso durch seinen heftigen Deutschenhaß wie durch eine rechtschaffene Bewunderung der sittlichen Größe der deutschen Sozialpolitik auszeichnet, erklärte die Förderung der Arbeiteransiedelung in den Großstädten für eine Notwendigkeit. Es wäre ein Unglück für das Stadtwesen, wenn der Anteil der arbeitenden Bevölkerung in Brüssel noch weiter zurückginge. Der Arbeiter ist ein unentbehrliches Element für den politischen Aufbau der Verwaltung: *C'est le vote de l'ouvrier qu'il nous faut.*

Zweiter Teil.

Antwerpen.

Erster Abschnitt.

Die Innenstadt.

A. Die älteren Aufteilungsformen.

Das Stadtbild Antwerpens unterscheidet sich wesentlich von anderen Hafenstädten; die Wasserläufe, die der Eigenart von Amsterdam, Dordrecht, Rotterdam, Hamburg das Gepräge geben, sind hier aus dem Stadtinnern vollständig verschwunden. Zahlreiche Straßenbenennungen allerdings, wie vliet, rui, gracht, brug, geben uns von dem Verlauf der alten Wasseradern Kunde; aber diese ehemaligen Wasserwege der Innenstadt sind sämtlich überwölbt oder zugeschüttet worden. Das heutige Antwerpen macht den Eindruck einer großen Binnenhandelsstadt; erst wenn wir an den Scheldefluß und die an der Stadtgrenze gelegenen Hafenanlagen gelangen, erkennen wir die weltumspannende Bedeutung des Antwerpener Wasserverkehrs.

Doch auch nach einer zweiten, für uns bemerkenswerten Richtung macht sich ein Unterschied gegenüber anderen großen Hafenstädten geltend: die Wohnungen und die Wohnbezirke der Hafenarbeiter treten in Antwerpen nicht in dem Umfang hervor, wie dies sonst in den Städten gleicher Bedeutung — Liverpool, Hamburg, Rotterdam — der Fall ist. Es ist dies zum Teil eine Folge der großangelegten belgischen Siedelungs- und Verkehrspolitik, die es durch ihre Einrichtungen dem gewerblichen Arbeiter ermöglicht, unter Festhaltung seines Wohnsitzes in ländlichen oder halbländlichen Bezirken nach einem auswärtigen Beschäftigungsort auf Arbeit zu gehen. In Antwerpen ist der Anteil der außerhalb der Großstadt angesiedelten Arbeiter ein verhältnismäßig noch größerer als in Brüssel (oben S. 55). Ein erheblicher Prozentsatz der Antwerpener Hafenarbeiterschaft wohnt in dem umliegenden Landgebiet, von wo der

Arbeiter — Besitzer eines eigenen, mit Gartenland versehenen Kleinhauses — täglich zur Arbeit nach der Stadt fährt. In geringerer Zahl kommen, unter Benutzung der niedrigen Fahrpreise, auch aus größeren Entfernungen Arbeiter, die des Montags anlangen und am Sonnabend zurückreisen und während ihres Wochenaufenthalts zumeist Schlafhäuser aufsuchen. Die örtlichen, an den Seeverkehr anschließenden Industrien haben sich ferner in Antwerpen nicht zu einer der Größe des Seehandels entsprechenden Bedeutung entwickelt; Werften, Schiffsbauanstalten und Fabrikunternehmungen, wie sie Hamburg besitzt, sind bisher in Antwerpen nicht oder nicht in gleicher Ausbildung entstanden.

Zu den hauptsächlichen Herkunftsbezirken der Antwerpener Lohnarbeiter zählen das Land Waes und die Gemeinde Capellen.

Gleichwohl nimmt in dem großen Gemeinwesen mit seinem hochentwickelten Geschäfts- und Erwerbsleben die Kleinwohnung die breiteste Stellung ein; und wenn auch ihr verhältnismäßiger Anteil gegenüber anderen Welthafenstädten ein verschiedener sein mag, so ist doch die absolute Bedeutung der Volkswohnung infolge der Zahl der ortsansässigen Arbeiterschaft und des seit Jahrzehnten andauernden starken Wachstums eine um so größere. Die Klein- und Mittelwohnung Antwerpens findet sich in verschiedenen Teilen der Stadt und in den verschiedensten Bauformen, die in ihren wohnungstechnischen Einzelheiten wesentliche Gegensätze darstellen. Die hauptsächliche Scheidung, die wir vorzunehmen haben, ist auch hier wieder die zwischen der mittelalterlichen Innenstadt und der den späteren Jahrhunderten angehörenden städtischen Ausbreitung. Der Gegensatz zwischen alt und neu reicht so weit in die Vergangenheit zurück und ist ein so tiefer, daß wir zwei vollständig getrennte Gebiete des Wohnungswesens zu behandeln haben.

Die Kleinwohnungsbezirke der alten Innenstadt, der wir uns zunächst zuwenden, umfassen in Antwerpen, wie immer, die billigsten Wohnungen; wie in jeder Großstadt sind auch hier die niedrigsten Wohnungsmieten im Bereich der höchsten Grundrente anzutreffen. Die Zusammenhänge — die man unter dem Eindruck des Schlagworts von der Citybildung und eines mißverständlichen Schemas der Grundstückswertentwicklung übersehen hatte — sind bereits oben bei Brüssel berührt worden. Während ein Teil des innenstädtischen Gebietes sich zur Geschäftsstadt wandelt, bleibt ein großer Teil des großstädtischen Innenbezirks Wohnstadt und bietet hier in den älteren Gebäuden die billigsten Formen der Unterkunft. Die Wohnungen in den älteren Bauten zeigen die verschiedenartigsten Verhältnisse, je nach der Instandhaltung der Häuser und dem Stande der Bewohnerschaft. Von der guten und mittelguten Wohnung bis zu der Verfallswohnung und der verwahrlosten Behausung finden sich alle Stufen der Wohnungszustände vertreten.

Auch für Antwerpen liegt die wohnungspolitische Bedeutung des innenstädtischen Wohnungsvorrats zunächst darin, daß die an einen bestimmten Beschäftigungsort gebundenen Arbeiterfamilien hier die erforderliche Wohngelegenheit finden; ferner, daß den auf eine niedrige Mietsausgabe angewiesenen Bevölkerungsschichten Wohnungen in der ihrem Einkommen entsprechenden Preislage geboten werden.

Als Altstadt im Sinne der vorliegenden Studie betrachten wir die Stadt Antwerpen nach dem Umfang, den sie bis zum Ablauf des Mit-

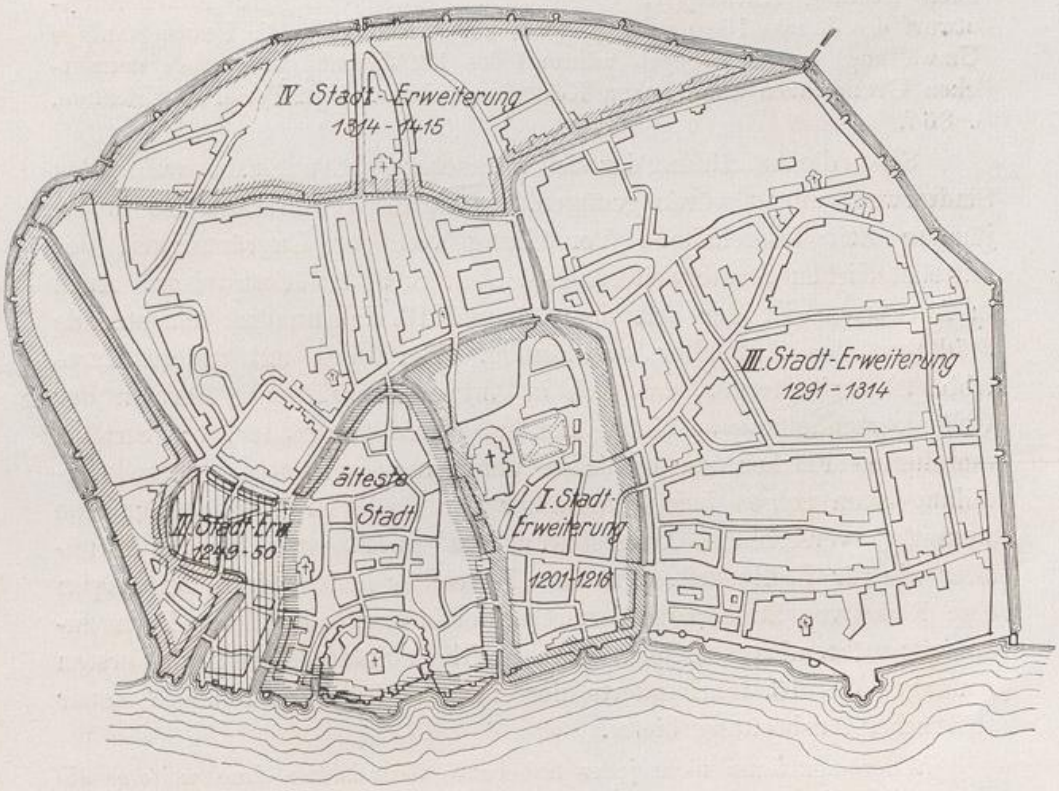

Abb. 12. Stadtplan von Antwerpen zu Ende des XV. Jahrhunderts (nach Torfs, Aggrandissement d'Anvers, Brüssel 1871). — Die Orientierung des Stadtplans ergibt sich aus der Stellung der Kirchen, deren Chor nach Osten gerichtet ist. Süden liegt somit nach rechts, Norden links, Osten nach oben, Westen unten.

telalters erreicht hatte. Die Stadt erfuhr während des Mittelalters zahlreiche Änderungen ihres Gebietes, die aus der beifolgenden Abb. 12 ersichtlich sind; wir zählen in der Zeit von 1201 bis 1314 nicht weniger als vier Stadterweiterungen. An den ältesten, der Burg angegliederten Stadtkern wurde 1201 eine Erweiterung angefügt, die den Stadtumfang verdoppelte und den Kathedralbezirk in die städtische Ummauerung einbezog. Nach einer kleineren Hinausschiebung der Umwallung i. J. 1249 begann i. J. 1291 das große Unternehmen der dritten Stadterweiterung, das im Süden und im Osten der Stadt weite Geländeflächen dem

Stadtgebiet hinzufügte. Kaum war diese Ausbreitung durchgeführt, als i. J. 1314 die vierte Erweiterung in Angriff genommen wurde, die die Einbuchtungen im Norden und Osten ausfüllte und dem Zug der Stadtmauer die äußere Form eines fast regelmäßigen Halbkreises gab. Um so unregelmäßiger allerdings war die Aufteilung im Innern.

Die letzte mittelalterliche Stadterweiterung hat im wesentlichen — von den minder umfangreichen Ausbreitungen der Jahre 1542 und 1567 abgesehen — bis zu dem Jahre 1860, der Zeit der Schaffung der neuzeitlichen Festung Antwerpen, vorgehalten. Ein großzügiger Erweiterungsentwurf des Jahres 1580 gelangte nicht zur Ausführung; die Festungsanlage (Umwallung) wurde dagegen während des 16. Jahrhunderts nach neuzeitlichen Grundsätzen unter hohen Kosten ausgebaut. Vgl. Torfs, Fortification, S. 86 f.

Schon die Aufzählung der sich in rascher Folge aneinanderreihenden Stadterweiterungen würde genügen, um die in der Literatur bis in die jüngste Zeit festgehaltene Vorstellung von der Engräumigkeit der mittelalterlichen Stadterweiterung (s. oben S. 9) zurückzuweisen. Auch in Antwerpen ist der seit dem 12. und 13. Jahrhundert einsetzende Städtebau des Mittelalters weiträumig. Ein Blick auf unsere Karte Abb. 12 ergibt ferner, daß sich in Antwerpen zahlreiche Formen der Geländeerschließung ausbilden mußten, sobald die großen, von Straßen umrahmten Flächen zur baulichen Verwertung gelangten. Diese Aufteilungsarten zeigen indes gegenüber der Brüsseler Entwicklung eine wesentlich verschiedene Ausgestaltung, und zwar sowohl für das Mittelalter wie für die Neuzeit. Aus dem Mittelalter finden wir in Antwerpen eine Reihe von Bodenparzellierungen, denen eine selbständige Form zukommt; während uns zugleich der neuzeitliche Städtebau in seinen ersten Anfängen des 16. Jahrhunderts hier eines der frühesten Beispiele neuer städtischer Ausbreitung bietet.

Allerdings kann nicht jedes unbebaute Grundstück ohne weiteres als Baustelle betrachtet werden; ein gewisser Teil des Grundbesitzes gilt — in den älteren Abschnitten wie in der Gegenwart — zeitweilig oder für längere Dauer als unveräußerlich, wie die Grundstücke geistlicher und weltlicher Körperschaften, Gelände für raumbedürftige Gewerbebetriebe, Gärten u. dgl. Das für solche Zwecke freigehaltene Gelände gelangt häufig erst nach Ablauf eines längeren Zeitraums und mit Eintritt größerer Wertsteigerung zur Aufteilung.

Betrachten wir die Antwerpener Stadtanlage nach Abb. 12 in ihrer Gesamtheit, so bemerken wir zunächst die Geringfügigkeit der Zahl der öffentlichen Plätze. Auch der am erkennbarsten hervortretende Platz südlich der Kathedrale, der heutige Groen Plaats, ist ursprünglich nichts anderes als der der Hauptkirche angegliederte Kirchhof, der nach seiner Schließung von der Bebauung freigehalten wurde. Antwerpen zählt zu den in allmählicher Entwicklung gewachsenen Städten

und bildet hierdurch in seiner Anlage einen Gegensatz zu den auf einen Zug neu gegründeten Kolonialstädten, bei denen eine weite (späterhin häufig durch Überbauung teilweise verkleinerte) Marktfläche den beherrschenden Mittelpunkt der Stadtplanung bildete. In Alt-Antwerpen nehmen die öffentlichen Plätze keinen weiten Raum ein und ihr Einfluß auf die Führung und Ausbildung der Straßen ist nicht von entscheidender Bedeutung.

Über den Mangel an Marktplätzen in den älteren Städten vgl. Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., S. 40.

Um so reichlicher erscheint dagegen der Bestand an Freiflächen innerhalb der großen, von Randstraßen umschlossenen Geländeblöcke. Die Aufgabe des Städtebaues ist hier zu allen Zeiten — ob Altertum, Mittelalter oder Gegenwart — grundsätzlich stets die gleiche; es handelt sich um die Aufschließung des Gelände-Großbesitzes und um die Schaffung der einzelnen Baustelle. Die für den städtischen Hausbau zu nutzende Geländefläche ist regelmäßig nicht identisch mit der einzelnen Hausparzelle und eine Aufteilung, Einteilung oder Herrichtung des Geländes ist allgemein erforderlich. Durch die Formen, in denen diese Überleitung vom Großbesitz zu der Einzelnutzung erfolgt, wird die Eigenart einer städtebaulichen Periode in hervorragendem Maße gekennzeichnet.

Die Arten der älteren Geländeerschließung lassen sich, wie wir im ersten Abschnitt gesehen haben, allgemein unter zwei Formen bringen; entweder wird eine Straße durch das aufzuteilende Gelände geführt, das hierdurch in unabhängige, selbständig zugängliche Baustellen zerlegt wird; oder es wird, unter Verzicht auf die Durchlegung einer Straße, die Innenfläche des zu nutzenden Grundstücks mit Gebäuden besetzt, während die Verbindung nach außen durch einen gemeinsamen Zugang oder Durchgang hergestellt wird. Diese Ausnutzung von Innengelände, die der öffentlichen Straße nicht bedarf und den vollständigsten Gegensatz zu dem Straßenschema unserer Tage darstellt, findet sich in Antwerpen ganz übereinstimmend mit Brüssel. Aber die bauliche Ausgestaltung ist in den beiden Städten eine wesentlich verschiedene. Gegenüber der einseitigen Herrschaft der Impasse in Brüssel haben wir in Antwerpen von einer großen Mannigfaltigkeit der Formen zu berichten.

Die Ursache des Gegensatzes liegt zunächst wohl darin, daß in Antwerpen, wie oben bemerkt, mittelalterliche Parzellierungen in erheblicher Zahl überliefert sind, bei denen sich, wenn auch nicht die alten Baulichkeiten selbst, so doch die ursprünglichen Formen der Aufteilung erhalten haben. Ein bedeutender Teil dieser Geländeerschließungen zeigt die planmäßige Anlage, die eine abgeschlossene Siedelung auf einem größeren Binnengrundstück herstellt; bei anderen wiederum handelt es sich lediglich um die Verwertung einer gegebenen

Binnenfläche, die in dichter Bebauung ausgenutzt wird. Durch die Anwendung der verschiedenen Bebauungsformen entstehen — je nach der Größe des Grundstücks — der Wohnhof, der Wohngang, die Hofgasse, die Sackgasse. Der Wohnhof wird in Antwerpen heute mit dem Namen „Plaats", die übrigen Formen der Innenlandbebauung werden mit dem Sammelausdruck „Gangen" bezeichnet.

B. Der Wohnhof.

Eine der bedeutsamsten Formen, die die altstädtische Bodenaufteilung bei der Erschließung von Gelände zu Bauzwecken entwickelt hat, ist der Wohnhof, d. i. eine erkennbar zusammenhängende Anlage, die auf einem abgegrenzten Grundstücke eine größere Anzahl von Wohngebäuden durch Gruppierung um eine Freifläche zusammenfaßt. Die Ausführung einer solchen Anlage ist an sich an keine allgemein festen Voraussetzungen gebunden; aus den gegebenen Vorbedingungen — größeres Grundstück, Zusammenfassung einer Mehrzahl von Wohnbauten — folgt indes, daß der Wohnhof vorzugsweise von solchen Unternehmungen angelegt wird, die die Errichtung einer Wohnungsanlage größeren Umfangs zum Zweck haben.

Erbauer dieser Anlagen sind Verbände und Wohnungsgemeinschaften, vor allem aber die in den Niederlanden stark verbreiteten Wohnungsstiftungen, die für die Ausgestaltung der Form des Wohnhofs hauptsächlich in Betracht kommen. Die Stiftung aber hat die Eigenschaft eines nicht vergänglichen Rechtssubjektes; sie setzt ihren Bestand dauernd fort. Hieraus erklärt es sich, daß die uns überlieferten älteren Anlagen in ihrer Mehrzahl gerade dem Rechtskreis der Stiftungen angehören und daß wir ihrem Bereich vorzugsweise das Material unserer folgenden Schilderung zu entnehmen haben.

Kurz nach dem Jahre 1300 ist in Antwerpen die Errichtung von Wohnungsstiftungen, als „godshuizen" bezeichnet, nachweisbar. Die Stiftungen, deren Zahl sich bald stark vermehrt, dienen dem Ziel, städtischen Einwohnern für die späteren Lebensjahre eine gesicherte, freie Unterkunft zu gewähren; häufig wird durch den Stifter zudem noch ein Rentenkapital zur jährlichen Unterstützung bedürftiger Stiftungsbewohner ausgesetzt. Die Stifter sind zum großen Teil mildtätige Bürger der Stadt; in zahlreichen Fällen werden indes auch Wohnungsstiftungen seitens der gewerblichen Zünfte für ihre Zunftangehörigen errichtet.

Die städtebauliche Bedeutung der Wohnungsstiftungen, die in den Niederlanden allgemein hervortritt, wird in Antwerpen durch besondere Umstände gesteigert. Die Zahl der Wohnungsstiftungen ist hier an sich eine beträchtliche; ihr Einfluß auf die städtische Bauweise ist

ferner unverkennbar. Nachweislich wurden mehrfach von privaten Grundeigentümern Grundstücke durch die gleiche Bebauung genutzt, die dem Muster der Wohnungsstiftungen nachgebildet war; eine Bauform, die als „stiftungsähnliche Wohnweise“ bezeichnet wurde.

Il y a eu, à Anvers, plusieurs enclos ou impasses construites par des particuliers sur le modèle des maisons-Dieu, tout en étant habités par des ouvriers, „gods-huis gewiize“, comme on disait dans le temps; freundliche Mitteilung des Archivars der burgerlijke godshuizen, Herrn Geudens.

Die Anlage der Antwerpener Wohnungsstiftungen erfolgt zumeist durch Ausnutzung eines tiefen Binnengeländes und bietet uns deshalb eines der vornehmsten Beispiele der älteren Geländeerschließung und Baulandverwertung. Die alten Wohnungsstiftungen sind ferner dadurch gekennzeichnet — und dieser Umstand ist für die städtebauliche Untersuchung von besonderem Wert —, daß sie nicht die Form des für eine größere Anzahl von Insassen bestimmten Anstaltsgebäudes haben, sondern fast durchweg in der Form des selbständigen Kleinhauses angelegt sind. Der Stiftungsbau verwendet in den Abmessungen und in der Einteilung der Bauten lediglich die dem städtischen Kleinhaus eigentümliche Anordnung und unterscheidet sich in seinen Haustypen nicht von der für die Kleinwohnung allgemein geltenden Bauform. Während somit die Wohnungsstiftung in ihren Zweckbauten das Bild der alten kleinbürgerlichen Bodenaufteilung zeigt, fügt ihr die Gesinnung des Zeitalters einen für Antwerpen wesentlichen Bestandteil hinzu; es ist die mit den Stiftungen mittleren und größeren Umfangs regelmäßig verbundene eigene Kapelle, die in der Mehrzahl der Fälle nachträglich, mitunter nach einer Reihe von Jahren, eingefügt wird, wenn auch die Errichtung wohl von Anfang an planmäßig beabsichtigt war.

Die ersten urkundlichen Berichte über die Wohnungsstiftungen Antwerpens entstammen den Jahren 1308 und 1345; sie betreffen das Blauw-Broers Godshuis (Blaubrüder-Stiftung, nach der von den Wohnungsinhabern angenommenen Kleidertracht benannt), bei der Koepoortstraat in der Nord-West-Ecke der Altstadt durch einen unbekannten Stifter begründet; und die Liebfrauen-Stiftung, an der Schuhbrücke der Innenstadt, durch den aus Dortmund eingewanderten Bürger Heinrich Suderman errichtet, der sich im 14. Jahrhundert ebenso durch Wohlhabenheit wie durch Mildtätigkeit auszeichnete. Beide Stiftungen sind von ihrer ursprünglichen Stelle verschwunden, während sich ihr alter Bestand durch Übertragung des Stiftungskapitals auf andere Anstalten bis in die Gegenwart fortsetzt.

Die Baulichkeiten der Blaubrüder-Stiftung wurden nach 1518 verkauft, die Stiftung nach der Schifferstraße und i. J. 1797 nach der St. Rochusstraße verlegt. Die hier angelegten Stiftungshäuser wurden i. J.

1881 verkauft und zum Teil abgebrochen; ein Teil besteht indes heute noch in dem tiefen Wohnhof Rochusstraße 32, der sich im Privatbesitz befindet und eine wenig gute Instandhaltung aufweist. Vgl. auch Geudens, Le compte moral de l'an XIII; Thys, Straten en openbare Plaatsen van Antwerpen, 2. Aufl., Antwerpen 1893, S. 141. — Heinrich Suderman, dessen Namen eine Straße der Altstadt trägt, erwarb durch gewinnbringenden Handel ein großes Vermögen, das er in ausgedehntem Maße zu frommen Werken nutzte. Die Liebfrauenstiftung, Onze-Lieve-Vrouwe-Godshuis, 1343 begründet, befand sich auf dem Schuhmarkt unfern der Kathedrale und bot Unterkunft für 16 arme Frauen; ein Neubau für die Stiftungszwecke wurde i. J. 1887 in der Lozanastraat aufgeführt. Die alte, der Stiftung angefügte Kapelle besteht noch heute. Von anderen Stiftungen Sudermans

Abb. 13. Plaats St. Nicolas, westliche Seite (Photographie Nels).

sind zu nennen: 1345 das Kloster der Zwarte Zusters (Schwarze Schwestern, Krankenpflegerinnen) und Vergabung eines Grundstücks an den Orden der Cellebroeders; 1353 Frauenkrankenhaus neben dem St. Julianspital, 1564 auf ein benachbartes Grundstück verlegt, das späterhin verkauft wurde; 1354 das St. Agniete-Godshuis, als Wohnungsstiftung für 24 bejahrte Frauen begründet, späterhin in ein Kloster umgewandelt. Suderman starb i. J. 1366 während einer Seefahrt an Bord eines seiner Handelsschiffe.

Die älteste unter den noch heute vorhandenen Stiftungsanlagen geht zurück auf d. J. 1386 und ist ein Werk der vermögenden Kramerzunft (meerschen, merciers). Die Kramer errichteten in dem Mittelpunkt der Innenstadt bei der Langen Neustraße eine reichlich aus-

gestattete Wohnungsstiftung, die eine größere Anzahl von Kleinhäusern — anfänglich 12, später 23 — umfaßte und für bedürftige Ehepaare aus dem Kreis der Zunftangehörigen bestimmt war. Nach der angefügten, dem heiligen Nikolas geweihten Kapelle erhielt die Gesamtanlage in der Folgezeit ihren heutigen Namen „St. Nicolas-Platz".

Aus der belebten Verkehrsader der Neustraße führt ein Torbogen nach dem Innengelände, das ein Bild ruhiger Abgeschlossenheit bietet. Die geräumige Freifläche enthält als einzigen Schmuck eine stattliche, das Bild des heiligen Nikolas tragende Säule, deren Sockel zugleich dem in älterer Zeit die Umwohner versorgenden Brunnen dient. Die den Wohnhof an der Südseite straßenwärts abschließende Kapelle, ein

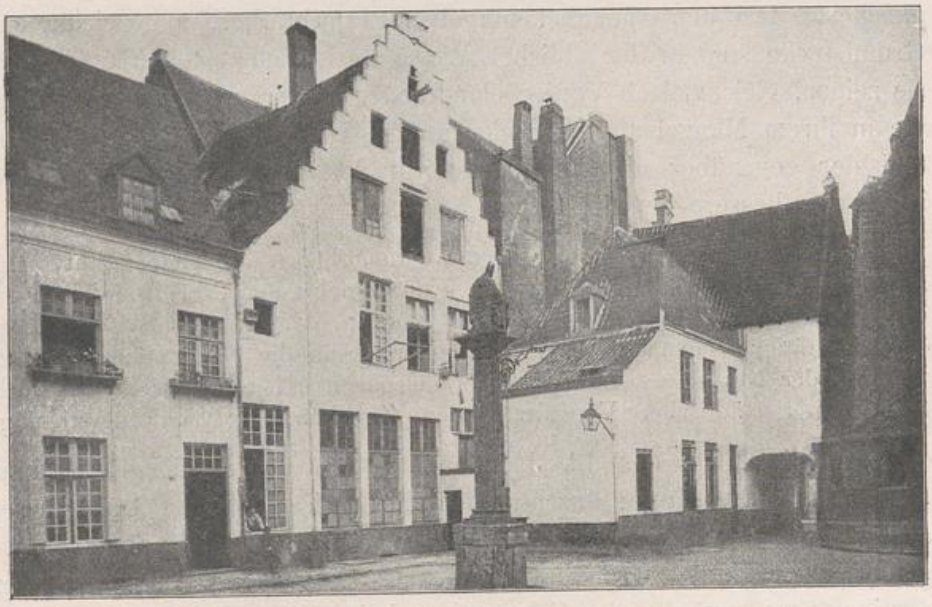

Abb. 14. Plaats St. Nicolas, östliche Seite (Photographie Nels).

schönes Werk der Spätgotik, ist i. J. 1419 erbaut; als ihr Urheber gilt Peter Appelmans, der Baumeister der Antwerpener Kathedralkirche.

Der Kramerhof zeigt uns den alten Wohnhof in seiner ursprünglichen Grundform; tiefes Innengelände, Umbauung mit raumabschließender Wirkung, Freifläche und Zierbrunnen, Kapelle und Zugang sind überlieferte Bestandteile der Anlage. Die spätere Ausgestaltung und Ausnutzung hat indes den ersten Zustand in wesentlichen Einzelheiten verändert. Von den alten Kleinhäusern, die einst den Wohnhof umgaben und je einem Handwerkerehepaar bescheidene Unterkunft boten, hat sich keines in der anfänglichen Bauweise erhalten; ein Teil wurde zu zweieinhalbgeschossigen Wohnhäusern umgewandelt, während die übrigen durch größere drei- bis viergeschossige Gebäude ersetzt wur-

den, die heute Lagereizwecken dienen. Die Freifläche des Grundstücks ist ferner an verschiedenen Punkten durch nachträgliche Einbauten verkleinert worden. Doch wird man beide Umstände gerade an dieser Stelle vielleicht nicht allzusehr bedauerlich finden. Die gedrängtere Bebauung zeigt, daß der Wohnhof auch dem hochwertigen Gelände eine günstige, durch Ersparnis der Straßenkosten doppelt vorteilhafte Form der Bodenausnutzung bietet. Die mehrstöckige und vielstöckige Bauweise hat der alten Anlage nichts von ihrer bautechnischen Eigenart genommen und ist ohne jede Änderung der Grundlinien anwendbar. Von städtebaulichen und wohnungspolitischen Gesichtspunkten aber zeigt sich ein beachtenswertes Ergebnis, wenn wir den Grundriß des mittelalterlichen Kramerhofs mit den unmittelbar angrenzenden Gebäuden vergleichen. Die den Wohnhof umgebenden (schraffiert angezeichneten) Grundstücke sind in der üblichen Weise als Einzelbaustellen aufgeteilt; sie zeigen, gleichviel ob Vordergelände oder Hinterland, eine Bebauung, die in ihrem Mangel an Freifläche ungünstig und fehlerhaft erscheint und der gegenüber die Aufteilungsform des alten Wohnhofs als die wesentlich bessere deutlich genug hervortritt; s. Abb. 15.

Aus der späteren Geschichte des Kramerhofs sei noch erwähnt, daß nach der französischen Umwälzung die Kapelle nebst den 23 Stiftswohnungen i. J. 1797 zum Verkauf angeschlagen wurde; die bürgerliche Verwaltung der Wohltätigkeitsanstalten erwarb indes späterhin die Grundstücke zurück. Die an der Nordseite des Wohnhofs gelegenen Kleinhäuser dienen noch heute unter städtischer Verwaltung den Zwecken der Wohnungsstiftung.

In die Mitte des 14. Jahrhunderts fällt ferner die Errichtung einer Wohnungsstiftung durch den Italiener Falcon de Lampage, aus Pistoja gebürtig, der längs der Nordseite der damaligen Stadtmauer ausgedehnten Grundbesitz innehatte und dessen Namen sich in dortigen Straßenzügen, der Falconrui und der Falconplein, erhalten hat. Die großen Falconschen Ländereien, in ihrer Gesamtheit als Falconshof bezeichnet, haben eine bewegte, von Wechselfällen erfüllte Geschichte aufzuweisen. Ein Teil des Hofes wurde i. J. 1350 von Falcon vergabt zu der vorerwähnten Wohnungsstiftung, die einer Anzahl alleinlebender Frauen, verwitweten oder ledigen, Unterkunft bieten sollte. Nach wenigen Jahren starb Falcon, sein Grundbesitz wurde verkauft und die Stiftung übersiedelte zeitweilig nach der Innenstadt auf das Gelände des zuvor erwähnten Nikolasplatzes, wo sie alsbald in ein Kloster umgewandelt wurde. Hiermit schließt die Geschichte der eigentlichen Wohnungsstiftung, während das aus ihr hervorgegangene Frauenkloster seinen Bestand noch für lange Zeit fortsetzte. Die Klosterfrauen konnten bald nach dem alten Gelände des Falconhofs zurückkehren; das Kloster, das eine strenge Regel und ernste Zucht einhielt, erwarb hier großes An-

sehen und umfangreichen Grundbesitz. Trotz mehrfacher Unterbrechungen in den Jahren 1581 und 1784 erhielt sich die Anstalt der Ordensschwestern bis zu der Franzosenzeit. Nachdem i. J. 1792 ein Teil der Baulichkeiten zu einem Militärspital verwendet worden war, befahl i. J. 1810 Napoleon I. den Abbruch der Klostergebäude und die Errichtung einer Infanteriekaserne, für die ein großer Teil der Grundfläche des ehemaligen Falconhofs beansprucht wurde.

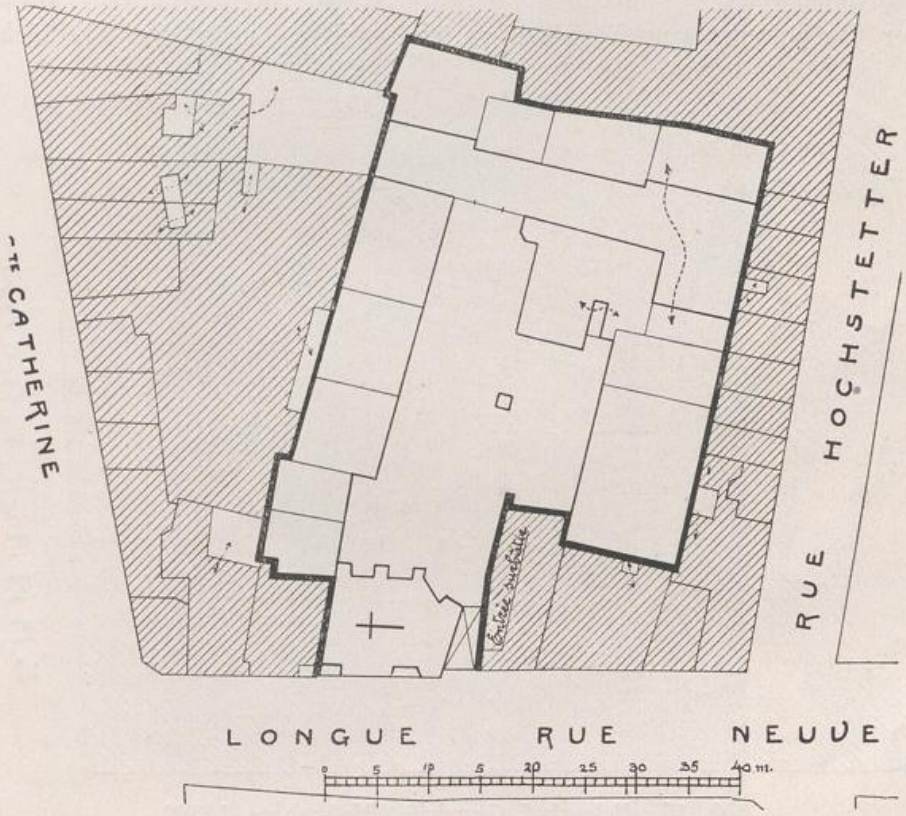

Abb. 15. Plaats St. Nicolas, Grundriß.

Die Vorlagen zu den Abb. 15, 16, 20, 21, 24 und 27—29 sind seitens des städtischen Tiefbauamtes (Direction de la voirie) Antwerpens freundlicher Weise zur Verfügung gestellt worden.

Aus der älteren Zeit hat sich nur die Binnenanlage erhalten, deren Grundriß in unserer Abb. 16 wiedergegeben ist. Auf den ersten Blick fällt hier wiederum der Gegensatz auf, der sich in der Aufteilungsweise des Wohnhofs und der angrenzenden Grundstücke kundgibt. Zwei völlig verschiedene Zeitalter und Systeme der Geländeverwertung stoßen hier aufeinander. Der Wohnhof ist — wie sich auch aus der Baugeschichte der umliegenden Grundstücke ergibt — die weitaus ältere Aufschließungsform, die sich auch hier gegenüber der späteren

an sich nicht ungünstig behauptet. Beim Vergleich mit dem Nikolasplatz zeigt sich der Unterschied, daß hier die Kleinhäuser der Hofmitte in einer Doppelreihe angelegt sind (allerdings mit dem bereits früher erörterten Übelstand der Bauweise, die die Häuser „Rücken-an-Rücken“ fest anmauert). Da die erhaltenen Baulichkeiten der Abb. 16 offenbar nur einen Teil der ursprünglichen Anlage darstellen — das rückwärts angrenzende Gelände wurde für den obenerwähnten Kasernenbau abgezweigt — dürfen wir annehmen, daß in älterer Zeit hinter der Doppelreihe von Kleinhäusern ein zweiter, durch eine Freifläche

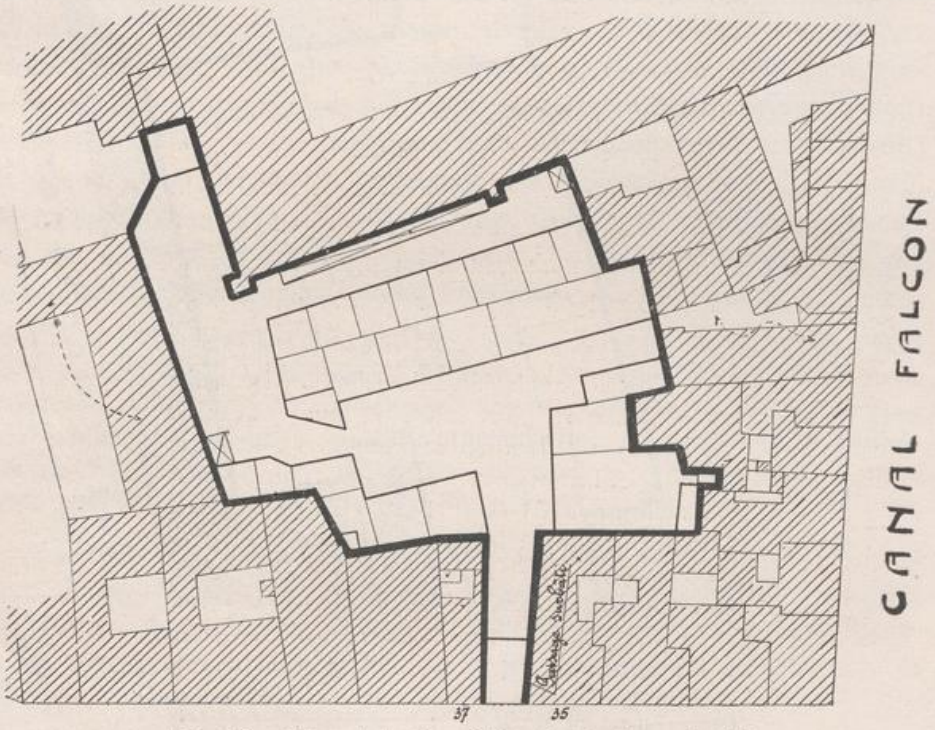

Abb. 16. Falconhof, Grundriß. Maßstab ca. 1 : 800.

getrennter Häuserzug folgte, der den Wohnhof in seiner alten Form, ungefähr ein umbautes Rechteck darstellend, abschloß.

Den Eingang zu dem Wohnhof bildet das schöne Bauwerk der Falconpoort (Abb. 17), ein Prachttor, das laut Inschrift zur Klosterzeit i. J. 1671 errichtet wurde. Die sonst bei den Wohnhöfen gleichen Umfangs anzutreffende Kapelle fehlt; sie wird sich vermutlich in dem abgetrennten Teil der Anlage befunden haben.

Die alten kleinen Reihenhäuser des Falconhofs bestehen aus Erdgeschoß und Obergeschoß oder Giebelgeschoß, während die seitlich des Eingangs befindlichen neueren Gebäude teils zwei, teils drei Vollgeschosse enthalten. Wenn wir für den wohnungstechnischen Zustand der Wohnhöfe die Kennzeichnungen gut, mittel und unbefriedigend anwenden wollen, so zählt

der Falconhof zu den mittelguten Anlagen. Die Bewohnerschaft ist der soliden Arbeiterklasse zuzurechnen und umfaßt zumeist Familien mit größerer Kinderzahl. An Wochenmiete werden ca. $5^1/_2$ Frcs., während des Krieges erheblich weniger, für das Kleinhaus entrichtet.

Unter den um 1400 entstandenen Wohnungsstiftungen ist weiter zu nennen die St. Anna-Stiftung in der Korte Nieuwstraat, i. J. 1400 von Elisabeth Hays als Wohnstätte für 12 Frauen begründet; der Bau der anschließenden schönen Kapelle wurde i. J. 1401 begonnen (Thys, S. 71;

Abb. 17. Falconpoort. Photogr. G. Hermans, Antwerpen.

Torfs, S. 424). — Die i. J. 1399 zur Unterkunft für Pilgersleute von einem unbekannten Wohltäter errichtete St. Jacobs-Stiftung ist in der späteren Zeit eingegangen, ohne daß sich ein Bericht erhalten hat. — Die am Pferdemarkt belegene Almaras-Stiftung wurde von Matheus de Wayere eingesetzt und von seiner Tochter, verehelichten Almaras, ausgestattet (nach Thys, S. 189 i. J. 1496 f., nach Torfs, S. 424 i. J. 1398); i. J. 1833 wurde an Stelle der alten Gebäude unter Aufbringung von Geldzuschüssen die noch heute bestehende Anlage, aus 16 um eine Grünfläche angeordneten Wohnungen bestehend, erbaut.

Durch die Antwerpener Zünfte wurde im Mittelalter während der Blütezeit des Zunftwesens eine Reihe von Wohnungsstiftungen errichtet. Neben dem oben erwähnten Gewerk der Kramer ist seit 1400 eine größere Anzahl von Zünften zu nennen, die sich in der Errichtung von Wohnbauten für ihre Gewerksangehörigen betätigten. Mehrfach hatten die Stiftungen die Form des Wohnhofs; die Anlage erfolgte öfter in der Weise, daß die Mittelfläche des Geländes von der Zunft zu gewerblichen Zwecken (als Bleichhof, Rahmenhof, Lagerhof) genutzt wurde, während die Kleinhäuser der Wohnungsstiftung an den Rändern des Grundstücks angeordnet waren. Den Abschluß bildete dann die Kapelle, die bei den vermögenden Zünften ein bedeutsames Kunstwerk darstellt.

Mit dem seit dem Ablauf des Mittelalters eingetretenen Niedergang der Zünfte und schließlich mit der späteren Aufhebung des Zunftwesens sind die Wohnungsstiftungen als solche allmählich eingegangen. Die alten Wohngebäude sind in der Mehrzahl der Fälle zum Abbruch gelangt. Erhalten blieben dagegen die meisten unter den den Stiftungen angegliederten Kapellen, wenn auch manchen unter ihnen ein wechselvolles Schicksal beschieden war. Folgende Zunftstiftungen seien genannt:

Die Tuchscherer (Droogscheerders, Tuchmacher), eines der bedeutendsten Teilgewerbe der im 14. und 15. Jahrhundert mächtig entwickelten Antwerpener Wollenweberei, stifteten um d. J. 1400 eine Anzahl von Kleinhäusern auf einem Grundstück in der Kaiserstraße, das zugleich als Tuchbleiche verwendet wurde. In d. J. 1500—1514 wurde an der Straßenseite eine stattliche Kapelle (früher Droogscherderskapel, später St. Anna-Kapelle genannt, ein trefflicher Bau der Spätgotik) aufgeführt. Im Jahre 1798 erfolgte der Verkauf der Grundstücke der seit langer Zeit aus dem Gewerbeleben verschwundenen, ehedem mächtigen Zunft. Die Gebäude der Wohnungsstiftung wurden abgebrochen; auf dem umfangreichen, tiefen Grundstück (heute Kaiserstraße Nr. 21) stehen jetzt die Baulichkeiten der Pères blancs, die als Missionare namentlich in Afrika tätig sind.

Die Buntwerker, ebenfalls ein Teilgewerbe der Wollenweberei, errichteten i. J. 1426 in der Wollstraße (Stadtmitte, unweit der Kathedrale) eine Wohnungsstiftung in Form eines Wohnhofs; die Freifläche diente auch hier als Tuchbleicherei und war mit 10 Kleinhäusern umbaut. Um 1450 wurde eine Kapelle angefügt. Nachdem das vormals wohlhabende Gewerbe verfallen war, wurde der gesamte Grundbesitz i. J. 1777 verkauft und die Baulichkeiten gelangten großenteils zum Abbruch. Ein Überrest der alten Wohnungsstiftung ist indes noch in der Wollstraße Nr. 37 vorhanden und trägt noch heute den Namen Bontwerkerplaats. Der kleine Wohnhof ist von 15 zweigeschossigen Kleinhäusern umgeben; bei der sauberen Instandhaltung gewährt die Anlage einen guten Eindruck.

Von den mit den Gerbern vereinigten Schuhmachern wurde i. J. 1419 in der Gerberstraße (Huidevetterstraat) eine Wohnungsstiftung begründet und i. J. 1443 mit einer Kapelle versehen. — Das Schmiedeamt legte eine Wohnungsstiftung bei dem Pferdemarkt an und baute i. J. 1451 eine dem

heiligen Elogius geweihte Kapelle hinzu. — Die bedeutende Zunft der Schiffsleute hatte in der Zeit nach 1400 für eine Wohnungsstiftung gesorgt und ließ i. J. 1506 an der gleichen Stelle eine Kapelle bauen, nach der die angrenzende Straße ihren Namen (Schipperkapelstraat) trägt. Die Kapelle wurde um d. J. 1900 abgebrochen. Vgl. Thys, a. a. O. S. 85, 139, 189, 257 und 433.

Wenden wir uns wieder zu den durch Einzelstifter errichteten Anlagen des Mittelalters, so bietet sich eine ansprechende Form des kleineren

Abb. 18. St. Barbarahof, Kleinhäuser.

Abb. 19. St. Barbarahof, Kapelle.

Die Abb. 18, 19, 22, 23, 25, 26 und 31 sind der Serie „Hoekjes en Kantjes", der Buchhandlung Flandria, Cathelijnevest, Antwerpen entnommen.

Wohnhofs in unseren Abb. 18—20, den St. Barbarahof darstellend, eine durch den Kirchenvorstand Nikolaus Boot und seine Anverwandten i. J. 1489 begründete Stiftung, die — gleich dem Wohnhof der Kramerzunft — auf einem tiefen Innengelände der verkehrsreichen Neustraße angelegt wurde. Eine unscheinbare Haustür und ein schmaler, von hohen Giebelmauern eingefaßter Gang vermitteln den Zutritt durch die vorgelagerten Straßengrundstücke. Der Eindruck nach dem Durchschreiten des langgestreckten Zugangs ist überraschend. Um eine breite Frei-

fläche ziehen sich zwei Reihen von alten Kleinhäusern, während die dritte Seite von einem Kapellchen eingenommen wird.

Die Instandhaltung der Baulichkeiten und der Grünfläche, die der städtischen Verwaltung obliegt, ist eine sehr gute. Bewohnt werden die Kleinhäuser bestimmungsgemäß durch acht Frauen. Der Stifter vermachte, außer den Grundstücken, eine jährlich zu verteilende Geldrente, der durch einen späteren Wohltäter noch ein Kapital von 700 Fl. hinzugefügt wurde. Wie sich aus dem Grundriß Abb. 20 und der Ansicht Abb. 19 ergibt,

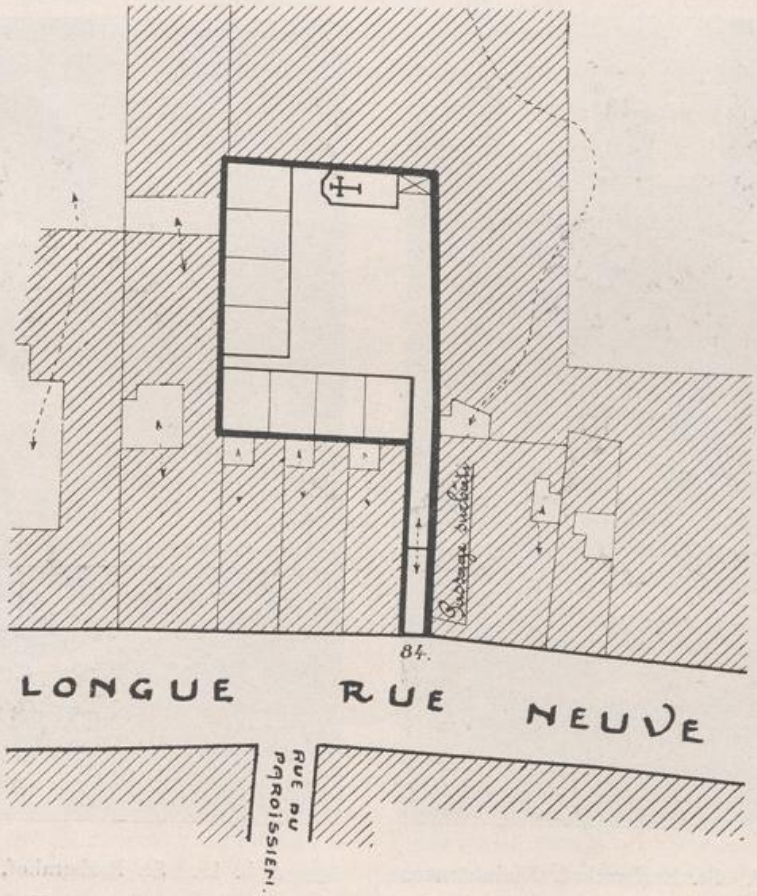

Abb. 20. St. Barbarahof, Grundriß. Maßstab 1 : 625.

ist das Zusammenstoßen der Ecken bei den Kleinhäusern vermieden; vgl. zu dieser Einzelheit die späteren Bemerkungen.

Unter den dem 15. Jahrhundert entstammenden Wohnhöfen der erörterten Form — Anlage auf Innengelände, größere Freifläche, seitliche Umbauung mit Kleinhäusern — ist noch zu nennen die Stiftung zu den Sieben Wunden (Zeven Bloedstortingen) errichtet durch Martin van der Hove und Jan van der Heyden in der Mutsaert(Minderbroeder)straat und 1546 nach der Roodestraat verlegt, wo sie sich noch befindet. — Kleinere Stiftungen waren das Grauw en Blauw-Godshuis (nach der zweifarbigen Kleidung der Insassen benannt), 1470 durch Geeraart Baerts in der Oudemans-

straat errichtet, i. J. 1858 als Wohnplatz für alte Ehepaare neu gebaut; in der Ecke des Wohnhofs steht ein ehemaliges Kapellchen; ferner die i. J. 1500 durch H. Loomans begründete, späterhin abgebrochene Stiftung zu den Sieben Gebrüdern, in dem Boksteg gelegen, und die Stiftung zu den Sieben Schmerzen, i. J. 1505 durch Maria Feys in der Mutsaertstraat errichtet. — Der Teil eines Wohnhofs aus der Zeit um 1550 ist erhalten in der Langen St. Annastraat Nr. 17; ursprünglich bestand die Stiftung (über deren Errichtung nichts Näheres bekannt ist) aus 14 Kleinhäusern, von denen noch 8 vorhanden sind (freundliche Mitteilung des Herrn Le Meunier).

An der Ecke des St. Paulplatzes und der Oudemansstraat zweigt der Crauwelengang ab, bemerkenswert dadurch, daß hier eine Wohnungsstiftung im Gemenge mit einem im Privatbesitz befindlichen Wohngang liegt. Der Crauwelengang besteht aus zwei Reihen von Kleinhäusern, die die beiden Ränder der Grundstücksfläche einrahmen; in der Mitte des Grundstücks ist die Crauwelenstiftung eingebaut, die i. J. 1595 von Anna van Havre begründet wurde (Torfs, S. 428; Thys, S. 115, mit abweichenden Jahreszahlen). Die alten Baulichkeiten der Stiftung wurden i. J. 1867 durch einen Neubau ersetzt. — Für die Gebäude der Alaertstiftung, i. J. 1562 mit 18 Wohnungen durch Catharina und Dymphna Alaerts in der Schuttershofstraat errichtet, wurde i. J. 1832 gleichfalls ein Neubau aufgeführt; ein Teil der Baulichkeiten gelangte i. J. 1889 gelegentlich einer Straßenverbreiterung zum Abbruch, während für die weggefallenen Wohnungen in dem gemeinsam für die Suderman-Stiftung (oben S. 63) hergestellten Gebäude Ersatz geschaffen wurde; Thys, S. 449 und 373.

(Erwähnenswert ist die Wohnungsstiftung, die i. J. 1601 der Portugiese Rodriguez d'Evora in der Otto Veniusstraat errichtete und die nebst ihrer Kapelle der heil. Anna geweiht war und bis z. J. 1881 an der alten Stelle bestanden hat. Das Gesamtbild des Wohnhofs mit den umgebenden Baulichkeiten ist in einem Gemälde von Hendrick Schaefels dargestellt, das in dem Werk von Génard, Anvers à travers les âges, Bd. II, S. 401 wiedergegeben ist. Eine Reihe von Skizzen des gleichen Gegenstandes von der Hand des Kunstmalers Edward Tijck befindet sich im Besitz der Stadtgemeinde Antwerpen und zeigt, wie das Gemälde von Schaefels, die schöne Wirkung der alten Anlage.)

Die beifolgende Abb. 21 enthält zwei unabhängig entstandene, verschiedenen Zeitabschnitten angehörende Wohnhöfe. Der auf der rechten Hälfte der Abb. belegene, an die kleine St. Annastraat angrenzende Hof wurde i. J. 1498 durch Peter van Dale gestiftet auf einem Gelände, das damals noch nicht von einer öffentlichen Straße durchschnitten war. Anbauten und Erneuerungsarbeiten wurden durch einen Nachkommen des Stifters i. J. 1580 vorgenommen. Eine wesentliche Veränderung trat im 18. Jahrhundert ein; Grundstück und Gebäude wurden verkauft und gingen in Privatbesitz über. Die Instandhaltung durch den gegenwärtigen Eigentümer ist unzureichend; die Wohnungen werden, allerdings zu niedrigem Preis, an eine minder zahlungsfähige Mieterschaft

abgegeben. Der Eindruck der an sich guten, mit einer Grünfläche ausgestatteten Anlage wird infolge der Vernachlässigung schwer beeinträchtigt.

Ein Gegenstück bildet der zweite, auf der linken Seite unserer Abb. 21 eingezeichnete Wohnhof, der uns zu den Bauten des 17. Jahrhunderts überleitet. Die Stiftung, dem heil. Franciscus geweiht, wurde 1641 von Franz Domis und seiner Gemahlin Barbara von der Stock errichtet und ähnelt in ihrer Einschiebung in das tiefe Hinterland der Abb. 20. Die Anlage besteht hier nur aus einer einzigen Reihe von Kleinhäusern, denen eine breite Grünfläche vorgelagert ist. Baulichkeiten

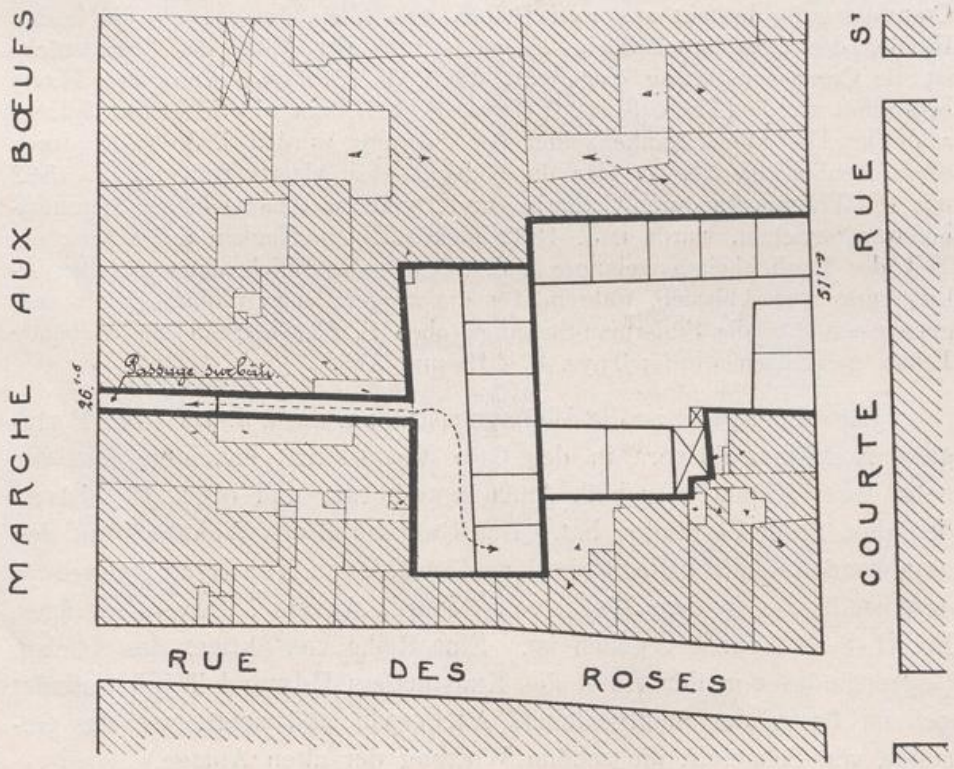

Abb. 21. Stiftungen Franciscushof und van Dale, Grundriß. Maßstab 1 : 650.

und Grundstück des unter städtischer Verwaltung stehenden Hofes sind in bestem Zustand. Die Abb. 22 mag als ein Beispiel der Innenlandverwertung dienen, die den von der Straße zu dem Innengrundstück führenden Zugang nicht zu Bauzwecken nutzt; vgl. hierzu als Gegenbeispiel die Abb. 1 oben S. 18 mit den an dem Zugang gelegenen mehrgeschossigen Wohngebäuden.

Bedeutende Abmessungen in der Hofanlage, wie in dem Torbau und in der als Straßenabschluß vorgebauten Kapelle zeigt die von Cornelis Lantschot i. J. 1656 errichtete Stiftung, in der Falconrui belegen. Ein gewisser monumentaler Zug macht sich in dem Gebäude

geltend, der von der schlichten Einfachheit der Antwerpener Wohnhöfe absticht und an zeitgenössische Vorbilder aus den Niederlanden, wie Haag und Haarlem, anklingt, wenn auch deren künstlerische Bedeutung in keiner Weise erreicht wird. Bei dem Lantschot-Hof ist kein schmaler Zugang durch fremdes Vordergelände gelegt; das Bauwerk nimmt vielmehr das gesamte Grundstück mit Einschluß der Straßenfront ein, obwohl die Vordergebäude einem anderen Gebrauch als dem des eigent

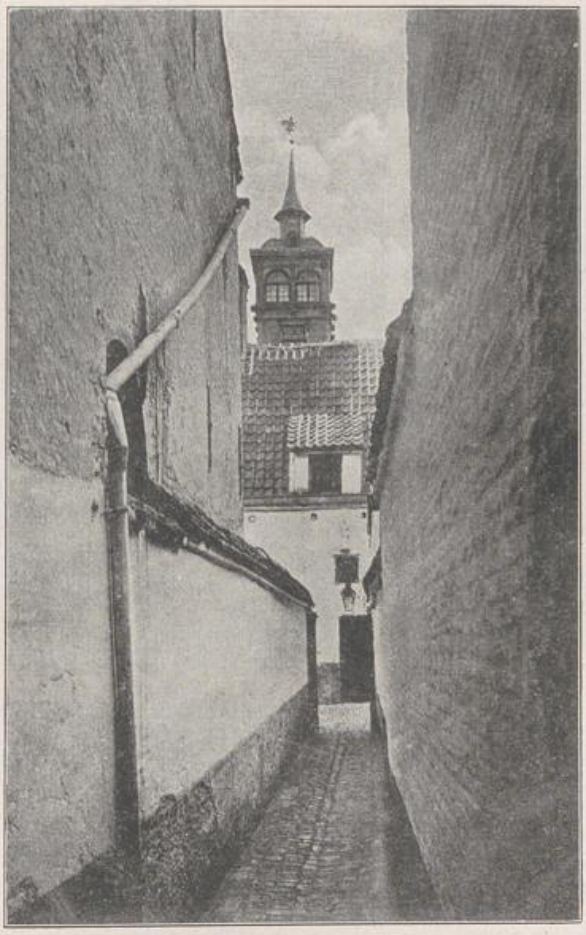

Abb. 22. Franciscushof, Zugang.

lichen Wohnzwecks dienen. Durch ein stattliches Tor und eine breite Eintrittshalle gelangt man nach dem Wohnhof, dessen geräumige Innenfläche von 12 Kleinhäusern umbaut ist. Mit Bezug auf die Bauweise ist hier eine Einzelheit, die Eckenausbildung, hervorzuheben. Während bei den alten Wohnhöfen in Antwerpen wie in den anderen niederländischen Städten allgemein das Zusammenstoßen der Kleinhäuser in den Hofecken vermieden ist, hat hier der Baumeister zur Erzielung einer

festgeschlossenen Umbauung die Hausreihen lückenlos verbunden; s. Abb. 23. Durch diese von den Großbauten übernommene und bei diesen angebrachte Bauart ergibt sich bei dem Kleinhaus zumeist ein ungünstiger Grundriß, und in den Eckgrundstücken entstehen schwer verwertbare, schlecht belichtete Räume. In dem vorliegenden Fall hat die Besichtigung ergeben, daß die Eckgrundstücke gegenwärtig nicht zu Wohnungen, sondern als Lager- und Speicherräume und zu Waschküchen genutzt werden. Ob in früheren Zeiten eine Verwendung zu Wohnzwecken stattgefunden hat, war mit Sicherheit nicht festzustellen, erscheint indes wenig wahrscheinlich. Es ist vielmehr anzunehmen, daß der Baumeister die ungebrochene Umbauung zur dekorativen Wirkung

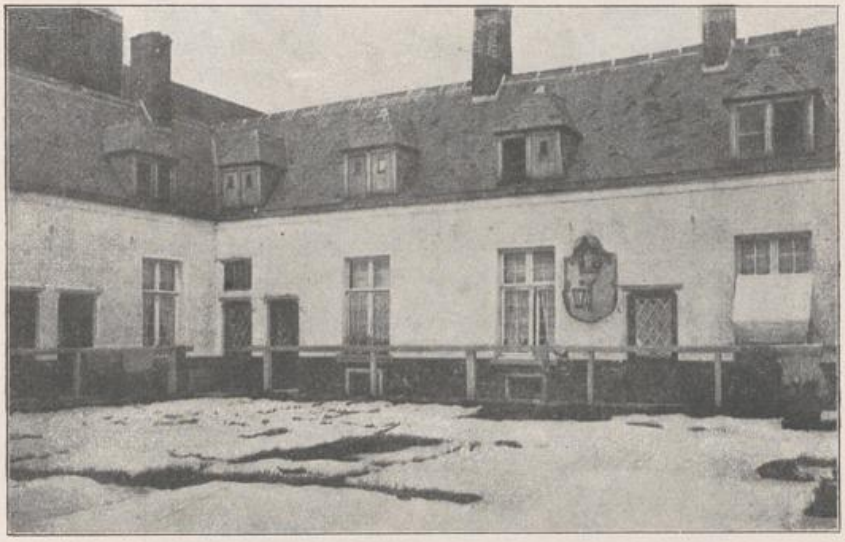

Abb. 23. Wohnhof Lantschot, Eckenausbildung.

gewählt und auf die wohnungstechnische Nutzung mit Absicht verzichtet hat.

Zu der Umbauung des alten Wohnhofs vgl. noch Neue Studien, Bd. I, S. 10; Städtebau in Holland, S. 92/93. — Der Begründer der Stiftung Cornelis Lantschot hatte ein großes Vermögen erworben, das er nahezu vollständig den Armen vermachte. Bekannt ist die merkwürdige Inschrift, die sich bei seinem Grabmal in der Jacobskirche findet:

Men wint den Hemel mit gewelt,
of Is te koop Med kraCht Van geLDt.

Zu den im 17. Jahrhundert errichteten Wohnungsstiftungen zählt die i. J. 1626 begründete Stiftung van Nispen; s. unten S. 85.

Die in den Wohnungsstiftungen entwickelten Bau- und Aufteilungsformen haben, wie oben S. 63 bemerkt, auf die allgemeine erwerbsmäßige Bautätigkeit eingewirkt und wurden von privaten Grundbesitzern

zur Verwertung ihres Geländes genutzt. Ein Beispiel eines Wohnhofs, bei dem die „stiftungsmäßige“ Bauweise von seiten eines privaten Grundeigentümers angewandt wurde, zeigt sich in der St. Jansstraat. Die

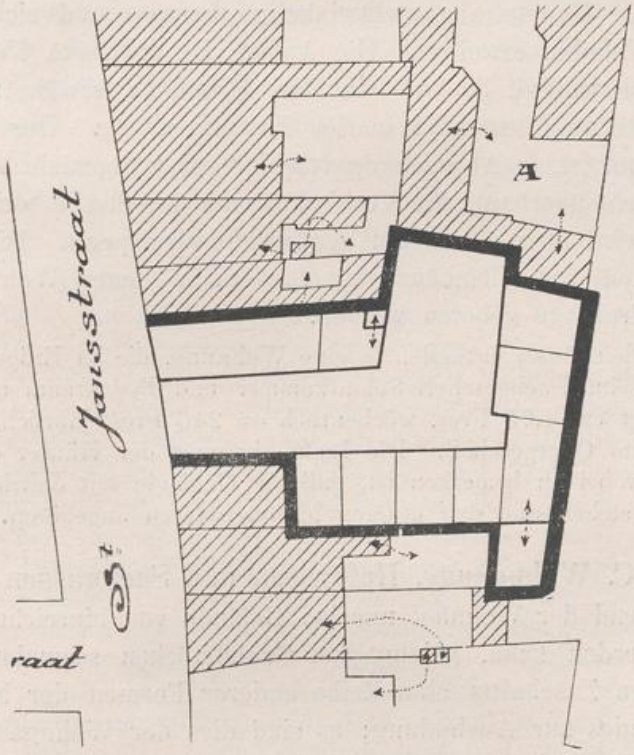

Abb. 24. St. Jans Straatje, Grundriß. Maßstab 1 : 625.

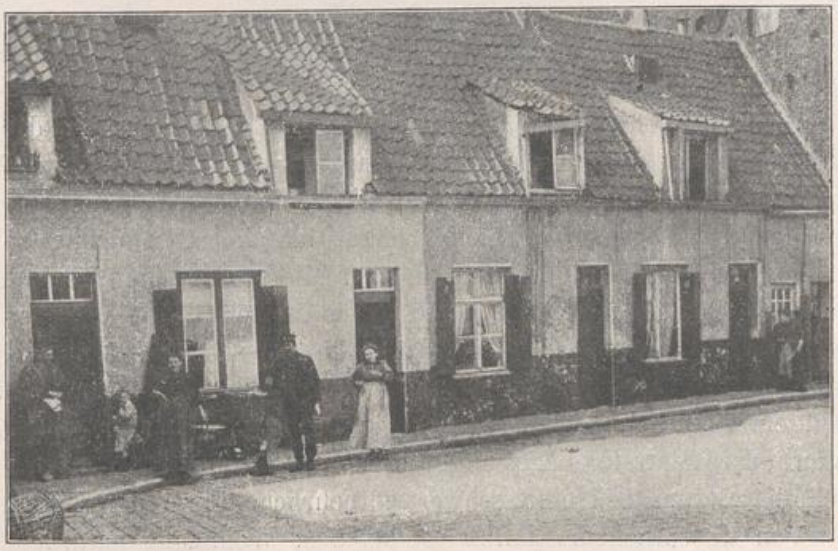

Abb. 25. St. Jans Straatje, Kleinhäuser.

Straße wurde zu Anfang des 16. Jahrhunderts angelegt und war auf ihrer Südseite durch ein tiefes Hinterland begrenzt. Die Aufschließung eines Teiles des Geländes erfolgte durch Binnenflächenbebauung; in das Geländestück wurde eine Hofgasse geführt, das St. Jans Straatje, das sich von der Hauptstraße rechtwinkelig abzweigt und sich zu einem größeren Wohnhof erweitert. Die Anlage ist etwa um 1530 errichtet worden und wird i. J. 1548 in den Urkunden erwähnt; mit einer Wohnungsstiftung besteht keinerlei Zusammenhang. Der Zugang zu dem Wohnhof ist, in Abweichung von der sonst allgemein üblichen Anordnung, nicht überbaut; die Verbindung mit der Straße bleibt vielmehr offen und wird nicht durch ein Vorderhaus abgesperrt. Die Freifläche im Innern ist von Kleinhäusern umgeben, in denen Wohnungen der billigeren Preislage geboten werden.

Die Kleinhäuser enthalten je eine Wohnung, die im Erdgeschoß Stube und Küche, im Dachgeschoß Schlafkammer und Bodenraum umfaßt. Die Miete beträgt ca. 4,75 Frcs. wöchentlich = 246 Frcs. jährlich. Abort befindet sich im Obergeschoß. Die Instandhaltung der Häuser erscheint befriedigend, wobei zu bemerken ist, daß die Gebäude seit Jahrhunderten im Privatbesitz stehen und den unteren Mietpreisstufen angehören.

C. Wohngänge, Hofgassen und Sackgassen.

Während der Wohnhof nur bei Gelände von hinreichender Breite angelegt werden kann, gelangt bei Grundstücken schmalen oder unregelmäßigen Zuschnitts eine Reihe anderer Formen der Nutzung des Binnengeländes zur Ausbildung; es sind dies der Wohngang, die Hofgasse und die Sackgasse. Selbst bei flach geschnittenen Grundstücken wird in der Altstadt die — oft nur geringfügige — Fläche des Hinterlandes nicht durch mit dem Vordergebäude zusammenhängende Anbauten, sondern durch selbständige, in den Hof gestellte Kleinhäuser ausgenutzt.

In dem Wohngang finden sich die großen Gegensätze des altstädtischen Wohnungswesens in ihrer ganzen Schärfe ausgeprägt. Wenn dem Wohnhof in seiner zentralen Freifläche immer ein günstiger oder befriedigender Umstand verbleibt, hängt bei dem Wohngang so gut wie alles von der Instandhaltung und der Mieterschaft ab. Der schlecht gehaltene Wohngang gerät mit Sicherheit in Verfall und sinkt in den Bereich der „unternormalen“ Wohnung, in der schlechte Wohnverhältnisse und die unerwünschten Elemente der Großstadt anzutreffen sind; bei gutem Unterhalt dagegen bieten die Gangwohnungen den auf billige Mieten oder zentrale Lage angewiesenen Bevölkerungsschichten eine annehmbare, zum Teil eine schwer entbehrliche Form der Unterkunft.

Von wesentlichem Einfluß ist bei dem Wohngang naturgemäßerweise die Art der baulichen Anlage. Wenn auch die Ausgestaltung

eine äußerst mannigfaltige ist, so können wir doch zunächst zwei Grundformen unterscheiden: den mit einer einseitigen Häuserreihe bebauten und den mit einer doppelten Reihe besetzten Wohngang. Die einseitige Bebauung ist bei den alten Anlagen im allgemeinen als die günstigere zu bezeichnen, namentlich wenn — wie dies bei den besseren Gängen häufig der Fall — für die Bewohner eine kleine Freifläche oder ein Hausgarten verbleibt. Endlich ist die Gebäudehöhe in Betracht zu ziehen. In den Wohngängen Antwerpens überwiegt bei den aus älterer Zeit stammenden Kleinhäusern die eingeschossige Bauweise mit ausgebautem Giebelgeschoß, wenn auch im einzelnen sich eine zweigeschossige und höhere Bebauung findet.

Für die Anwendung der zweiseitigen (doppelreihigen) Bebauung sind der Gebäudeabstand und die Gebäudestellung von Einfluß. Schmaler Abstand zwischen den Hausreihen und unmittelbare Gegenüberstellung der Fenster ergeben öfter ungünstige Verhältnisse; die Mißstände sind geringer, wenn ein breiterer Abstand angelegt und durch Giebelstellung der einen Reihe die unmittelbare Berührung mit der Nachbarschaft vermieden wird.

Die Unterscheidung zwischen Wohnhof und Wohngang bietet im Einzelfall Schwierigkeiten. Als Wohnhof habe ich diejenigen Erschließungen von Binnengelände bezeichnet, bei denen die Bebauung um eine Freifläche angeordnet ist. Die Bezeichnung Wohngang dagegen wurde auf die Anlagen angewandt, bei denen der den Zugang bildende Weg mit Wohngebäuden besetzt ist oder die lediglich einen mit Gebäuden eingefaßten Gang darstellen. Die Mischformen, namentlich wo die Anlage keine einheitliche ist, wurden den Gängen zugerechnet. Als Hofgassen bezeichnen wir die durch ein Grundstück gelegten schmalen Gassen, die — im Gegensatz zu den Sackgassen — an beiden Enden mit einem Ausgang versehen sind.

Die beifolgende Abb. 26 zeigt uns einen der ältesten Wohngänge, mit dem Namen Radijzengang bezeichnet und in der Bervoetsstraat gelegen, einer altstädtischen Straße, die sich längs des südlichen Teils der nach der dritten Stadterweiterung erbauten Stadtmauer (s. Abb. 12 S. 59) entlangzog und auf der der Stadt zugekehrten (nördlichen) Seite bereits im Mittelalter mit Häusern besetzt war. Die Anlage der Abb. 26, Haus Nr. 17, entstammt dem 15. Jahrhundert und stellt nach aller Wahrscheinlichkeit eine alte, in ihrem ursprünglichen Bestand kaum veränderte Wohnungsstiftung dar. Das Grundstück hat eine für die bauliche Ausnutzung sicherlich ungeeignete Form. Mit einer schmalen Straßenfront von nur 5 m — dem alten, häufig angewandten Maß des Dreifensterhauses — erstreckt es sich riemenförmig bis zu der unverhältnismäßigen Tiefe von 65 m in das Blockinnere, in der Mitte durch eine seitliche, rechtwinkelig anstoßende Ausbuchtung erweitert. Ungeachtet dieses ungünstigen Zuschnitts erscheint das Grundstück durch die Bebauung mit einseitigen Reihen von Kleinhäusern gut ausgenutzt. Die Häuser haben, an den schmalen Stellen des Durchgangs,

wie auf dem breiteren Teil des Grundstücks, keine Gegenfront, und die Unabhängigkeit des Wohnens ist durchweg gewahrt; auch das eine, auf der Gegenseite rechts angebaute Haus, übrigens ein späterer Einbau und als Lagerraum dienend, ist so gestellt, daß keine Belästigung durch

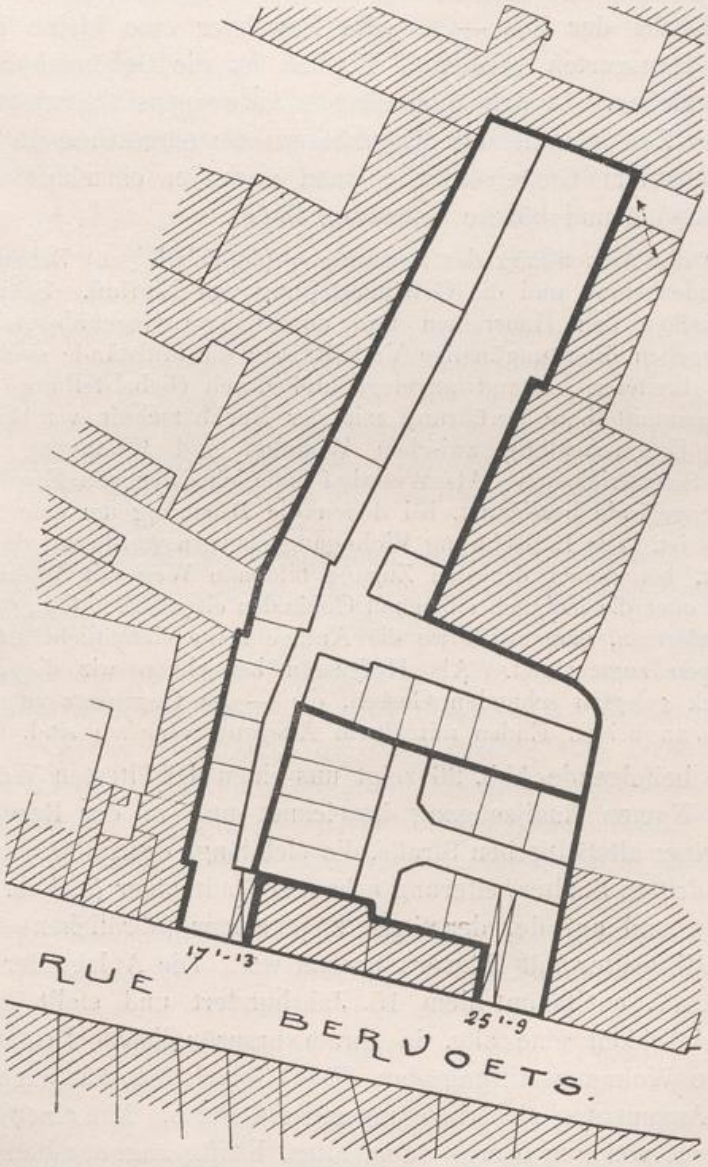

Abb. 26. Wohngang in der Bervoetsstraat (Radijzengang), Grundriß. Maßstab 1 : 625.

Nachbarschaft stattfindet. Die Gebäudegruppe, deren Gangwege mit peinlicher Sauberkeit gehalten sind, macht einen freundlichen Eindruck; das Motiv des alten Heiligenbildes (Abb. 27, rechts) erinnert an den auf eine fromme Stiftung zurückgehenden Ursprung der Anlage.

Die richtige Bezeichnung des Wohngangs lautet nach neueren Erhebungen „Rodijzengang“ und ist erst späterhin in der Volkssprache zu dem einen Klangsinn enthaltenen Ausdruck „Radeisengang“ umgeändert worden. In ähnlicher Weise ist die Bezeichnung Norwegengang (in der Schipperkapelstraat) aus Noordwegegang entstanden. — Die Kleinhäuser der Abb. 27 enthalten im Erdgeschoß eine Stube, aus der eine kleine Treppe nach dem Obergeschoß mit Kammer und Bodenraum hinaufführt. Die normale Miete beträgt 3,60 Frcs. wöchentlich = 187,20 Frcs. jährlich und ist während des Krieges seitens des Eigentümers auf 2,50 Frcs. ermäßigt

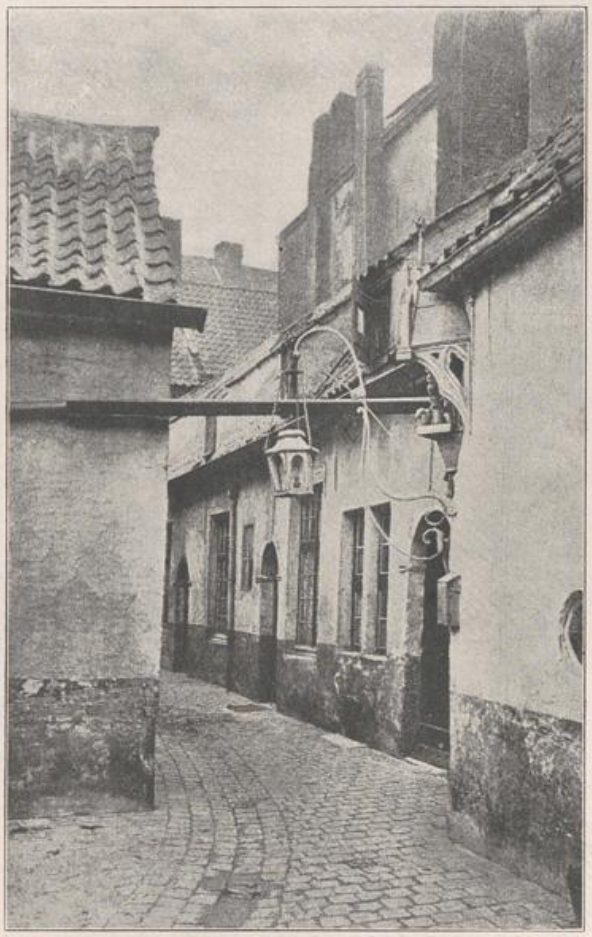

Abb. 27. Radijzengang, Kleinhäuser.

worden. Die für mehrere Familien gemeinsamen Aborte befinden sich auf dem Hof. — Auch der anstoßende Wohngang Bervoetsstraat Grundstück Nr. 25 auf Abb. 26 dürfte ursprünglich als Wohnungsstiftung erbaut sein.

Das Beispiel einer merkwürdigen, unregelmäßigen Grundstücksgestaltung bietet sich uns in der Abb. 28, den an dem alten Kornmarkt in unmittelbarer Nähe des Rathauses gelegenen Vlaaikensgang darstellend. Das Grundstück befindet sich in einem der ältesten, bereits

kurz nach 1201 bebauten Teile der Stadt und dürfte somit aus einer mittelalterlichen Parzellierung hervorgegangen sein, wenn es auch erst durch spätere Hinzuerwerbungen und Abtrennungen seine heutige Gestalt empfangen hat. Von einer Straßenfront von 5 m ausgehend, zieht sich das Grundstück in doppeltem und dreifachem Knick bis auf eine Tiefe von 45 m, vier Höfe und zwei überwölbte Durchgänge umfassend und manchen malerischen Durchblick gewährend.

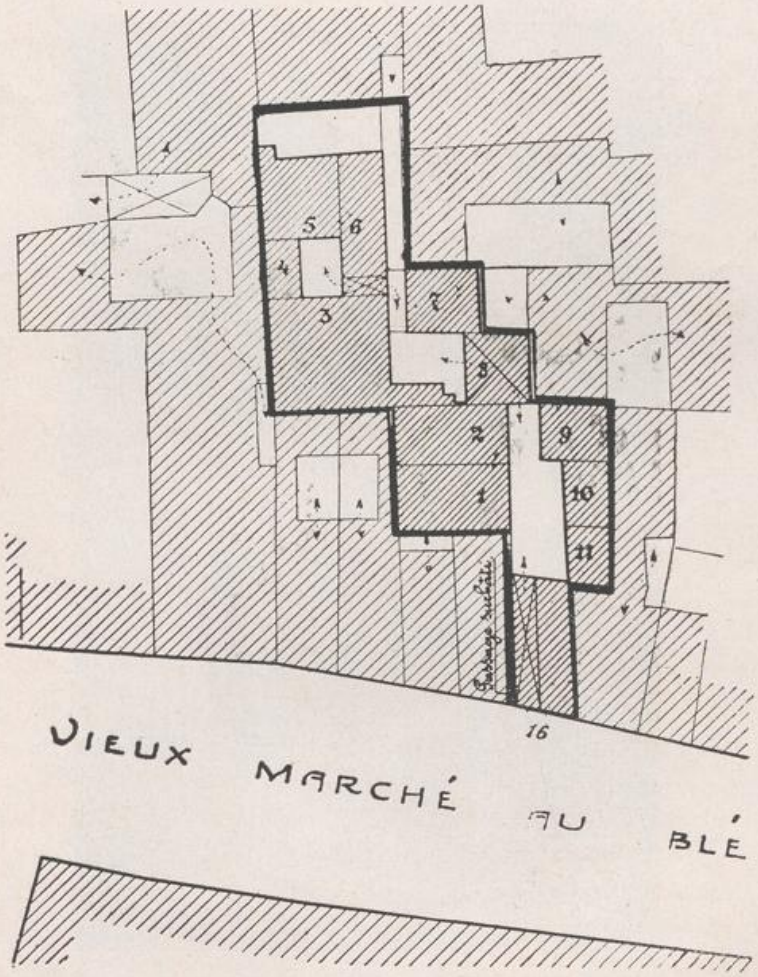

Abb. 28. Vlaaikensgang, Grundriß. Maßstab 1 : 625.

Die Bebauung dieses Wohngangs, wie sie sich heute darbietet, ist indes nicht auf einen Zug entstanden und zeigt die verschiedensten Verhältnisse. Die Häuser Nr. 3 und 2 haben die dreieinhalbgeschossige, Nr. 8 und 6 die dreigeschossige, Nr. 5 hat die zweigeschossige und Nr. 4 die eingeschossige Bebauung. Nr. 2 und 3 sind Großhäuser, die mit einem Teil der übrigen in Zusammenhang stehen; Nr. 4 und 5 sind selbständige Kleinhäuser. Als Ausgangspunkt der Gesamtanlage

können wohl die Großhäuser gelten, denen späterhin Anbauten hinzutraten, bis schließlich zur Ausnutzung jeder noch vorhandenen Hoffläche die Kleinhäuser eingefügt wurden. Das Haus Nr. 8 trägt die Jahreszahl 1591, während die übrigen Bauten teils früher, teils erheblich später entstanden sind.

Nach den von Herrn Chefingenieur Le Meunier freundlichst gegebenen Mitteilungen gehörten die Grundstücke des Vlaaikensgang zu den Großhäusern „de Rode Schildt“ und „de Ackerman“, die in den Urkunden i. J. 1562 und 1577 vorkommen, aber schon im 15. Jahrhundert bestanden haben. Über das Haus „Zum roten Schild“, eine große Herberge, die die Nr. 14 und 16 des alten Kornmarktes einnahm und i. J. 1473 urkundlich erwähnt wird; vgl. Thys, Straten, S. 333.

Den Charakter der Kleinhaussiedelung zeigt dagegen der Wohngang der Abb. 29, Half-Maantje (Halbmond) Gang benannt, den wir wiederum einem anderen Stadtteil, der in der Nordostecke der dritten Stadterweiterung (Abb. 12, oben S. 59) belegenen Vekestraat entnehmen. Der Zugang hat die Aufgabe, ein Grundstück aufzuschließen, das sich bis auf eine Tiefe von 85 m innerhalb des Geländeblocks erstreckt. Die Verwertung erfolgt durch eine wohnhof-ähnliche Bebauung, die sich mit ihrer Häuserreihe der Gestaltung des Geländes anpaßt, ohne hierbei den Boden in übermäßiger Weise auszunutzen. Das Verhältnis der überbauten zu der freien Fläche ist vielmehr ein recht günstiges. Zwischen der Doppelreihe niedriger Kleinhäuser bleibt ein Abstand von 9 m, der die Anlegung von Grünpflanzungen oder Kleingärten gestatten würde.

Die Kleinhäuser, teils anderthalbgeschossig, teils zweigeschossig, dürften verschiedenen Bauabschnitten entstammen, und die Anlage scheint nicht auf einen Zug entstanden zu sein. Der Gang wird von einer guten Mieterschaft bewohnt; die Miete beträgt ca. 5 Frcs. wöchentlich = 260 Frcs. jährlich für das Kleinhaus. Die Freifläche des Vorderhofs ist gepflastert und wird nicht zu Anpflanzungen genutzt, weil die Durchfahrt zu den am Ende des Wohngangs gelegenen Speicherräumen freizuhalten ist.

Eine Mischung guter und schlechter Instandhaltung zeigt sich auf dem tiefen, in der Korte Ridderstraat Nr. 23 nach dem Innengelände sich erstreckenden Grundstück. Der Zugang von der Straße her führt zunächst durch eine Reihe von schlechtgehaltenen Kleinhäusern, die der untersten und billigsten Wohnungsklasse angehören und einen ungünstigen Eindruck machen. Dieser erste Teil des Zugangs ist durch ein Hoftor abgeschlossen, nach dessen Durchschreitung wir uns in eine völlig veränderte Umgebung versetzt finden. Der anschließende Gang gehört zu einer Wohnungsstiftung, Maesengang genannt, i. J. 1539 in der Kaiserstraße errichtet und späterhin nach der gegenwärtigen Stelle übertragen. Ein zweites Hoftor führt weiter in das Blockinnere und

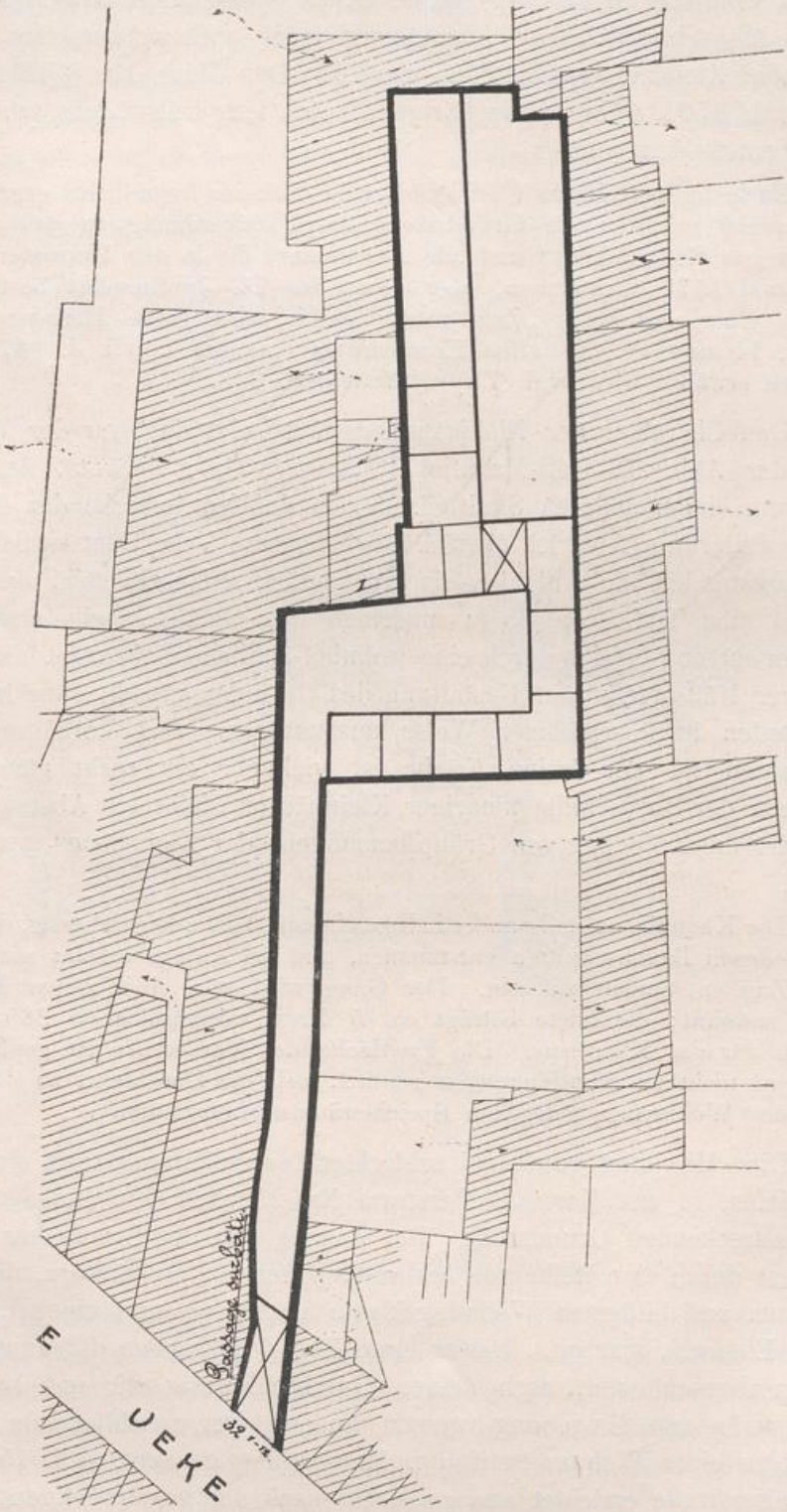

Abb. 29. Half Maantje Gang. Maßstab 1 : 650.

öffnet sich nach einem kleinen Wohnhof, der von der i. J. 1643 errichteten Wohnungsstiftung van Nispen umbaut ist. Die Kleinhäuser umschließen auf drei Seiten die Grünfläche, während an der vierten Seite der kleine Bau einer ehemaligen Kapelle steht. Ein besonders hübsches städtebauliches Bild ergibt sich durch das Hineinragen des Turms der benachbarten St. Andreaskirche.

Der aus der Korten Ridderstraat in diesen Gesamtkomplex führende Zugang ist — eine Ausnahme bei den Antwerpener Wohngängen — an der Straßenseite nicht überbaut. — Als eine ehemalige Wohnungsstiftung

Abb. 30. Hofgang in der Schipperkapelstraat. Zeichnung von Baumeister Freiherr v. Pechmann.

ist ferner der Wohngang Schoytestraat Nr. 27 zu nennen; die heute im Privatbesitz befindlichen Kleinhäuser bieten mit dem als Abschluß angebrachten Muttergottesbild einen malerischen Anblick, wenn die Anlage auch wohnungstechnisch zu den minder guten gehört.

Die vorgenannten Beispiele betreffen Grundstücke von teils mittlerer, teils beträchtlicher Tiefe. Die größere Zahl der Antwerpener Wohngänge hat dagegen nur einen kleinen Umfang und ist öfter sogar in flache Baublöcke zur Ausnutzung des Hoflandes eingebaut. Das Beispiel eines Hofgangs von kleinen Abmessungen und eigenartiger

Anlage ist in der Abb. 30 wiedergegeben. Die Gänge finden sich in jedem Bezirk der Altstadt Antwerpen; in einzelnen Straßen sind sie in großer Zahl, mitunter fast auf jedem Grundstück, anzutreffen.

Daß diese Gänge nicht planmäßig entstanden sind, bedarf kaum der Hervorhebung; es handelt sich allgemein um nachträgliche Einschiebungen zur baulichen Verwertung von vorhandenem Hofgelände; ein Verfahren, dem bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts die Bauordnungen in den Niederlanden nicht entgegentraten. Die Entstehung der Gangbauten gehört den verschiedensten Jahrhunderten an. Gewiß wurden, wie wir im einzelnen gesehen haben, bereits während des Mittelalters Wohngänge in dem Stadtkern angelegt. Die überwiegende Mehrzahl der Gänge aber wurde in späteren Jahrhunderten, namentlich seit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts eingebaut. Schon während der Bautätigkeit des 16. Jahrhunderts, von der wir später noch hören werden, machte sich der Gegensatz zwischen Altstadt und Stadterweiterung geltend, und es traten zugunsten der damaligen Neubaubezirke die Verschiebungen ein, die wir in der Gegenwart in vergrößertem Maßstab finden. Die Häuser in der Kernstadt wechselten die Besitzer, wirtschaftliche Umgestaltungen innerhalb der Bevölkerungsschichten kamen hinzu; unter den veränderten Verhältnissen verschwanden die alten Hausgärten und Binnenflächen, und das freie Gelände wurde der baulichen Verwertung überliefert.

Zu den wirtschaftlichen und städtebaulichen Bewegungen des 16. Jahrhunderts vgl. unten D, S. 96 f. Daß bei dem Wohngang der Abb. 28 eines der Häuser die Jahreszahl 1591 trägt, während die letzte Auffüllung der Hoffläche auf eine noch spätere Zeit entfällt, wurde oben S. 83 bemerkt. Bei einem aus 13 Häusern bestehenden Wohngang der Schipperkapelstraat ist auf einem der größeren Gebäude als Baujahr d. J. 1683 angegeben. — Auf das 16. oder 17. Jahrhundert dürfte der kleine Wohngang der Abb. 31 zurückgehen, in der Korte St. Annastraat gelegen. Die Instandhaltung ist hier eine minder gute, wie sich überhaupt in diesem Bezirk Wohnungen von unzureichender Beschaffenheit in nicht geringer Zahl finden. Die Wohnungsmieten (etwa 15 Frcs. monatlich = 180 Frcs. jährlich) sind allerdings entsprechend niedrig.

Die Bauform des Wohngangs, der in den Städten der Niederlande und Norddeutschlands vielfach überliefert ist, zeigt allgemein die Verschiedenheit der Zustände, wie sie uns in Antwerpen begegnet. Vgl. die Schilderung der Wohngänge in Utrecht, Städtebau in Holland, S. 17 und 194 f. Große Abstände ergibt ein Vergleich der Gangwohnungen der drei deutschen Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg. Die besten Verhältnisse finden sich in den Ganghäusern von Lübeck, von denen ein erheblicher Teil im Eigentum der in Lübeck zahlreichen Wohnungsstiftungen steht und eine gute Instandhaltung und vielfach wohlgepflegte Gartenanlagen aufzuweisen hat. Die Bremer Gangwohnungen nehmen eine Mittelstufe ein und sind wegen der Billigkeit der Wohnungsmieten von der Be-

völkerung gesucht. Schlechte Zustände dagegen bestehen in den Gangwohnungen von Hamburg, wo die Wohngänge mit hohen Etagenhäusern besetzt wurden; Handb. des Wohnungswesens, 4. Aufl.

Die Antwerpener Gangwohnungen, wie die Kleinwohnungen allgemein, unterstehen der gesundheitspolizeilichen Aufsicht. Wohnungsuntersuchungen

Abb. 31. Wohngang Korte St. Annastraat.

werden regelmäßig vorgenommen; bei vorgefundenen Mängeln werden die erforderlichen Maßnahmen der Verbesserungen und Instandhaltung verfügt; vgl. unten.

D. Der Lagerhof und der Gewerbehof.

In erheblichem Umfang dienten die großen, abseits der Straße liegenden Binnenflächen des alten Antwerpen den Zwecken des Gewerbebetriebs. Ein gutes Beispiel des alten Lagerhofs bietet uns der Leguit, unweit des heutigen Zollamtes gelegen. Das umfangreiche Grundstück

wurde i. J. 1541/47 von der Stadtverwaltung erworben, die hier große Hallenbauten für den Handel mit Amsterdamer Leder errichtete. Die Umbauung des Innenhofs erfolgte in Hufeisenform und in einer symmetrisch durchgeführten Anlage. Ein stattliches Tor schloß die Baulichkeiten gegen die Straße ab. Die Lagerhallen, die den Innenhof umgaben, wurden an einheimische und auswärtige Kaufleute vermietet. Eine Darstellung des alten Lagerhofs, die auf dem Antwerpener Rathause verwahrt wird, ist in der Abb. 32 wiedergegeben.

Der Ausdruck Leguit wird gemeinhin durch Leg-uit, Auslege- oder Ausstellungsort erklärt (daher die französische Benennung Rue de l'Etalage),

Abb. 32. Der Leguit (Lagerhof).

während Papebroch, Annales Antwerp., das Wort als extensio deutet, d. h. Tuchhalle, wo die Tuche nach dem Strecken und Färben gesiegelt wurden. Eine andere Erklärung bei Thys, Straten, S. 137.

Auf einem ehemaligen Binnengelände großer Ausdehnung wurde auch die berühmte Antwerpener Börse i. J. 1531 errichtet. Bis zum Anfang des 16. Jahrhunderts wurde das Gebiet des heutigen Börsenbezirks durch große unerschlossene Grundstücke eingenommen, die sich von der Langen Neustraße bis an die Place Meir erstreckten. Eine Aufteilung fehlte vollständig. Im Jahre 1529 erwarb die Stadtverwaltung die zusammenhängende Fläche, in deren Mitte der von Waghemaker geschaffene Prachtbau der Börse errichtet wurde. Von vier Seiten wurden Zugänge nach der Innenfläche hergestellt; es sind die vier kurzen, in d. J. 1531, 1546 und 1563 eröffneten Straßen, die nach dem

Börsengebäude führen und zugleich einen vielbenutzten Durchgang für die Durchquerung des Geländeblocks bieten.

Kaufhöfe und Bogengänge wurden während des Mittelalters in Antwerpen mehrfach angelegt. Die Dominikaner errichteten i. J. 1440 in der Schwarzschwesternstraße einen Kaufhof (Galerie, flämisch pand), dessen Läden an Verkäufer von Teppichen, Juwelierswaren und kostbaren Stoffen, wie Drap d'or und Drap d'argent, vermietet wurden. Der reiche Ertrag des Unternehmens veranlaßte die Kanoniker der Kathedralkirche, auf der Südseite des alten Kirchhofs — dem heutigen Groenplaats — i. J. 1460 gleichfalls Läden anzulegen; nachdem diese Baulichkeiten ein Jahrhundert gedient hatten und unzureichend geworden waren, ließ die Kirchenverwaltung auf den gegenüberliegenden Grundstücken i. J. 1560 zwei Reihen von Kaufläden nebst Wohnungen erbauen. Während der kleinere dieser Ladengänge bei späterer Umgestaltung der Grundstücke eingegangen ist, hat sich die Erinnerung an den größeren — durch den eine Verbindung zwischen Lombardswall und Groenplaats hergestellt wurde — in dem Straßennamen Rue de la Galerie, Pandstraat erhalten. Ein Kaufhof für Teppichwaren wurde (nachdem die obengenannten Läden der Dominikaner i. J. 1549 beseitigt worden waren) nach den Entwürfen von Schoonbeke auf einem Grundstück bei dem heutigen Comedieplaats angelegt.

Weite Geländeflächen innerhalb der Altstadt wurden ferner im Mittelalter von den zünftigen Gewerben beansprucht und hierdurch für eine lange Zeitdauer von der Bebauung freigehalten. Den bedeutendsten Umfang hatten die großen Binnenflächen, die während des Mittelalters für den Gewerbebetrieb der Tuchmacher gebraucht, später aber entbehrlich und zu Bauland aufgeteilt wurden; es sind die als Raamhoven oder Raamveldten (Rahmenhöfe oder Rahmenfelder) bezeichneten Grundstücke, die dem Bleichen, Strecken und Zurichten der Tuche dienten, zu welchem Zweck sie mit großen hölzernen Rahmengestellen ausgestattet wurden. Von der ehemaligen weiten Ausdehnung dieser Höfe melden uns die Urkunden, die Schriftsteller und zum Teil noch die alten Stadtpläne. In der Zeit nach 1400 hatte die Tuchmacherei in Antwerpen ihren höchsten Stand erreicht und bildete damals eines der vornehmsten, vielleicht das bedeutendste Gewerbe der Stadt, das in seinen verschiedenen Teilgewerben und arbeitsteiligen Verrichtungen einem großen Teil der städtischen Bevölkerung Nahrung gab. Die weiträumigen Flächen, deren die Tucher für ihren Betrieb bedurften, fanden sich, von der Kernstadt abgesehen, in den verschiedenen Bezirken der mittelalterlichen Stadterweiterungen.

Das Antwerpener Tuch gehörte wohl nicht zu den als Qualitätsware berühmten Tuchsorten, die auf den mittelalterlichen Messen allgemein geführt und in ihren, dem Verkehr bekannten Abzeichen streng geschützt waren, wie die von Brüssel, Mecheln, Ypern, Dornijk u. a. Um so mehr war das Antwerpener Tuch im Mittelalter zweifellos als Stapelware geschätzt und als Handelsartikel von Bedeutung. Vgl. über den mittelalterlichen Tuchhandel Eberstadt, Französisches Gewerberecht, Leipzig 1899, S. 203 f.

In welchem Umfange die Tuchmacherei zur Zeit ihrer größten Entwicklung innenstädtische Geländeflächen in Anspruch nahm, ergibt sich aus den Berichten des Annalisten Papebrochius, der für d. J. 1420 den Gewerbebetrieb der Tucher und ihren bedeutenden Grundbesitz in der Stadt schildert; im nördlichen Teil der Stadt von der Klapdorpstraat bis zum Couwenberg reihte sich ein Rahmenfeld an das andere. Nicht anders war es in der Richtung nach Süden. Aug. Thys gelangt in seiner Untersuchung zu dem Ergebnis, daß um d. J. 1500 die Höfe der Tucher insgesamt den vierten Teil der Stadtfläche ausmachten, während sie in einzelnen Bezirken geradezu die überwiegende Form der Bodennutzung darstellten.

„Omtrent het jaar 1500 was een vierde misschien der stad nog samengesteld uit raamhoven, ten dienste der lakennijverheid, die alsdan in gansch den luister van haren bloei was; zoo waren het grootste gedeelte der gronden, begrepen tusschen de Keizerstraat, de Sint-Jacobsmarkt, de Roodepoortvest en de Paardenmarkt, tot die bestemming toegeëigend"; Thys, Straten, S. 262; vgl. Bulletin de la Propriété, Antwerpen, vom 15. Jan. 1888, S. 3.

In diesen Verhältnissen trat bald nach d. J. 1500 ein tiefgreifender Umschwung ein. Das große Tuchergewerbe ging rasch zurück, während dagegen zugleich andere Erwerbsformen sich in der damals in einem allgemeinen Aufstieg befindlichen Stadt stark vermehrten. Die Ursachen für den Niedergang des Tuchergewerbes werden in Antwerpen zunächst die gleichen gewesen sein, die sich zu jener Zeit in den reichsdeutschen Städten fühlbar machten; die Geschmacksrichtung erfuhr in den Tuchsorten eine solche Wandlung, daß Städte mit alter Fabrikation Schritt für Schritt verdrängt und durch neue Erzeugungsstätten aus dem Verkehr ausgeschaltet wurden. In einem vollständigen Wechsel der Mode wendete sich die Nachfrage von den schweren und derberen Tuchen ab und bevorzugte die leichteren und gefälligeren Stoffe, wie sie namentlich in bestimmten holländischen Städten (Haarlem, Leiden, Middelburg u. a.) und in England hergestellt wurden [1]). In Antwerpen im besonderen mag der erstarkende Handel mit seinen Sonderinteressen dazu beigetragen haben, durch Einfuhr auswärtiger Erzeugnisse den Ertrag der einheimischen Tucherzeugung unlohnender zu gestalten. Die Tuchmacherei Antwerpens sank während des 16. Jahrhunderts rasch von ihrer vormaligen Höhe und hatte bald ihre Bedeutung innerhalb der städtischen Wirtschaft verloren. Die alten weiten Höfe des Gewerbes wurden hierdurch verfügbar und fanden eine einträglichere Verwendung als Baustellen.

Während uns somit die Tucherhöfe im 15. Jahrhundert als häufigstes Beispiel der Freiflächen genannt wurden, begegnen sie uns späterhin im 16. Jahrhundert als die typische Stelle der Boden-

1) Städtebau in Holland, S. 58.

aufteilung. In der Zeit von 1502 bis 1550 allein wird von den folgenden Straßen ausdrücklich berichtet, daß sie auf ehemaligen Höfen von Tuchmachern angelegt wurden:

Ammanstraat, Gratiekapelstraat, Lange St. Annastraat, Venusstraat, Hobokenstraat, Roodestraat, Koninkstraat, Steenbergstraat, Meistraat, Kattenstraat, Paradijsstraat.

Die städtebauliche Bedeutung des neu in den Verkehr tretenden Grundbesitzes ergibt sich bereits aus dieser Aufzählung von neu eröffneten Straßen. Neben diesen zusammenhängenden Geländeflächen waren noch in großer Zahl vereinzelt liegende Tucherhöfe vorhanden, die unter den veränderten Zeitumständen einer neuen Verwertung zu Wohnungsbauten und zu sonstigen Zwecken — im einzelnen, wie in der Eikstraat zu großen Gartenanlagen — zugeführt wurden. Auch der große Hof des Leguit war bis zu seinem Ankauf durch die Stadt nichts anderes als ein Rahmenhof, auf dem eine Anzahl Lakenmacher und Wollfärber ihre Niederlassung hatten. Der Beginn des 16. Jahrhunderts brachte auch hier die Umänderung der Anlage und die der neuen wirtschaftlichen Entwicklung entsprechende Nutzung des Grundstücks.

E. Die Entwicklung der älteren Stadterweiterung und Geländeerschließung.

1. Das Mittelalter.

Wenn wir in den voraufgehenden Kapiteln die Einzelformen der Bodenaufteilung des mittelalterlichen Antwerpen erörtert haben, so ist weiter zu fragen, wie diese Einzelanlagen sich in das Gesamtbild der Stadtplanung einfügten. Wir wenden uns zurück zu unserem ersten Grundplan S. 59, der den Rahmen für die mittelalterlichen Stadterweiterungen, wie auch für die nachfolgende Bautätigkeit des 16. Jahrhunderts abgibt. Wir wollen die Zusammenhänge um so eher betrachten, als wir hierbei den Abstand deutlicher unterstreichen können, der den mittelalterlichen Städtebau Antwerpens von der an ihn unmittelbar anschließenden, jedoch scharf geschiedenen Periode trennt.

Die erste Aufteilung städtischen Geländes erfolgt, wie wir wissen, durch die Anlage der Straßen. Das Mittelalter wendet in der Geländeerschließung — abgesehen von dem ursprünglichen Stadtkern, der öfter schmale Baublöcke in der Tiefe von nur zwei Baustellen enthält — häufig ein System an, das wir als das der Randstraße bezeichnen; die großen Geländeblöcke werden von Straßen umzogen, die zunächst nur an den Rändern mit Gebäuden besetzt werden, während die Aufteilung der tiefen Innenfläche einer späteren Bebauung vorbehalten bleibt (oben S. 9). Richtungsgemäß festgelegt und im voraus be-

stimmt erscheinen in solchem Fall nur die Randstraßen. Die Erschließung des Innengeländes dagegen ist im wesentlichen Sache des privaten Grundbesitzers; sie vollzieht sich in allmählichem Fortschreiten und in jener Anpassung an gegebene und überlieferte Verhältnisse, die den mittelalterlichen Städtebau auszeichnet.

Obwohl diese Entwicklung der Bebauung vielfach — aber durchaus nicht allgemein — die strenge Planmäßigkeit vermissen läßt, ist sie doch keineswegs eine willkürliche. Das Streben nach dem Effekt, dies können wir heute mit Bestimmtheit nachweisen, ist dem mittelalterlichen Städtebau eigentümlich. Wenn uns nicht schon das Studium der Städte und ihrer Bauwerke darüber belehrte, könnten wir die Absichtlichkeit der Erzielung von Wirkungen dem Lehrbuch des Leo Baptista Alberti (um 1450) entnehmen, der mit dem dem Italiener angeborenen Hang des Systematisierens die Theorie der städtebaulichen Kunst nach ihrem damaligen Stand entwickelte. Für die Straßenführung und die Gebäudestellung gelten bestimmte Regeln. Die Vermeidung übermäßig langgezogener Richtpunkte in der Straßenanlage, die Begrenzung des Blickfeldes und die Herausarbeitung abgeschlossener Straßenbilder zählen zu den von dem mittelalterlichen Städtebau gepflegten Wirkungen.

Das auf die Anlegung von Randstraßen und großen Geländeblöcken beschränkte System der Bodenaufteilung hat für den Städtebau verschiedene Folgen. Zunächst ergibt sich hierbei die wichtige Scheidung der Straßengattungen, die nach ihrer Bedeutung in Hauptstraßen und in Neben- und Aufteilungsstraßen — oder nach unserer heutigen Einteilung in Verkehrsstraßen und Wohnstraßen — zerfallen. Ferner bilden sich hier ganz von selbst die verschiedenen Aufteilungsformen, die nicht an das Erfordernis einer Straßenanlage gebunden sind und die wir in den verschiedenen Arten der Binnenlanderschließung kennen lernten. Der Städtebau gelangt hierbei zu Aufschließungen, die eine kaum zu erschöpfende Mannigfaltigkeit zulassen und eine reiche Abwechselung in das Städtebild bringen.

Auch auf diese Anlagen hat sich in der neueren Zeit die Aufmerksamkeit gelenkt und man versucht, sie in ihrer „reizvollen Willkür“, mit absichtlich gekrümmten Straßen und verschnittenen Baustellen nachzuahmen. Wiederum ist hier vor der mißverständlichen Nachbildung zu warnen. Das Mittelalter hat auch in seiner Anlegung von Wohnbezirken mit Bewußtsein gehandelt und bestimmte Regeln befolgt. Eine der Grundregeln für die Behandlung der mittelalterlichen Aufteilungsstraßen teilt uns gleichfalls Leo Baptista Alberti mit: Die Wohnstraße muß kurz sein; sie darf keine große Längenausdehnung haben. In dieser knappen Regel ist die richtige Anweisung für die

wohnbaumäßige Parzellierung gegeben. Das Straßengerüst und die Hauptstraßenzüge werden hierbei als vorhanden und gegeben vorausgesetzt; Aufgabe der Wohnstraße ist, das von den Hauptstraßen umzogene Gelände in vorteilhafter Weise aufzuschließen. Hierbei erreicht das Mittelalter die Schaffung abgeschlossener, städtebaulich anziehender Bilder. Der hauptsächliche Gegensatz zu dem in der Gegenwart befolgten System liegt darin, daß im Mittelalter kein schematisches Straßennetz, keine die gesamte Planung überziehende Straßenschablone besteht, sondern daß die Geländeaufteilung örtlich behandelt wird.

Die weitere Folge aus dem erörterten Aufteilungssystem geht dahin: ein gemeines Recht besteht im Mittelalter zunächst nur für die öffentliche Straße; es ergreift nicht oder nur in geringem Umfang die von privaten Eigentümern angelegten Straßen und die privaten Wege und Grundstückszugänge. Für die Beurteilung der mittelalterlichen Bodenerschließung ist dieser Grundsatz von wesentlicher Bedeutung. Schwer hat das Mittelalter um das Recht der Straße kämpfen müssen. Nur auf Umwegen, durch Benutzung besonderer Verhältnisse und durch privatrechtliche Abmachungen konnte die Stadtverwaltung schrittweise während des Mittelalters ihren Einfluß im Straßenrecht zur Geltung bringen. Doch blieb namentlich in den Niederlanden das alte Recht der privaten Grundstückserschließung in erheblichem Umfang bis in die Neuzeit und zum Teil bis in das 19. Jahrhundert erhalten.

Über die Entwicklung der Rechtssätze im mittelalterlichen Straßenbau vgl. meinen Städtebau in Holland, S. 21 f., 44 f. — Die auf privatem Gelände angelegten Straßen oder Wege wurden regelmäßig nach dem Namen des Grundeigentümers benannt, wie Bervoetsstraat, Schoytestraat; doch werden auch sonstige Beziehungen zu dem Grundstück für die Namengebung herangezogen. In Antwerpen sind die alten Benennungen, in denen infolge dieses Brauchs ein gut Stück Stadtgeschichte steckt, bei den im 18. und 19. Jahrhundert vorgenommenen Übersetzungen ins Französische zum Teil recht übel weggekommen. In seinem Werk über die Antwerpener Straßen wendet sich Aug. Thys (S. 228 u. ö., wie es schon J. F. Willems in seinem Historisch Onderzoek, S. 19 getan hatte) gegen diese Umnennungen, die er als oprechte dommigheid und belachelijk bezeichnet, wie z. B. Bervoetsstraat (Familienname) rue Nu-pieds; Schoytestraat (Schuitstraat) rue de la Nacelle; Pandstraat — rue de la gage; Steenbergstraat (nach der Stadt Steenberghen) rue Montagne des pierres Kouwenberg-Rue montagne-aux-corneilles. Eine Reihe fehlerhafter Übersetzungen ist beseitigt worden; einzelne haben bis in die jüngste Zeit fortbestanden.

Wir haben zuvor die Zahl und die rasche Folge der mittelalterlichen Stadtausbreitungen in Antwerpen kennen gelernt. Unsere weiteren Erörterungen haben dann gezeigt, daß während des Mittelalters in keinem Zeitabschnitt etwa der jeweils vorhandene Bestand an

Geländeflächen erschöpft war, wenn die Stadt zu einer neuen Erweiterung schritt; vielmehr verblieb stets ein reichlicher Vorrat an unbebauten Binnenflächen und an Ausbreitungsgelände. Über die mittelalterlichen Besiedelungsverhältnisse in Antwerpen berichtet uns mehrfach die örtliche Geschichtsforschung. Gramaye, der um 1609 schrieb, entwirft folgendes Bild von der Bau- und Wohnweise der früheren Jahrhunderte:

„Loca vacua ante CC annos erant plurima et ante C annos regionatim magis quam plateatim urbs habitabatur teste Carmelitarum archivo"; Antiquitates Antwerpienses, Ausgabe Loewen, II, Cap. 10.

Um 1400 waren darnach die Freiflächen in großer Zahl vorhanden und für die Zeit um 1500 konnte man sagen, daß die Stadt „mehr bezirksweise als gassenweise" bewohnt war. Als seit Beginn des 16. Jahrhunderts die Glanzzeit Antwerpens heranbrach und die Reichtümer aus den neuen Handelswegen der Stadt zuströmten, nahm die Pracht der Bebauung zu; aber immer noch war nach einer anderen zeitgenössischen Schilderung die alte Weiträumigkeit zu finden:

„Becano (orig. Antw. 1569) tanta aedificiorum magnificentia ut Regum non civium esse videantur in quorum hortis crescentium varietatem si describendam mihi sumerem integrum naturalis historiae volumen esset implendum"; Gramaye, a. a. O.

Wenn der Beobachter in seiner Bewunderung von den Antwerpener Häusern sagt, daß sie eher Königen als Bürgern anstehen, so kennt sein Überschwang keine Grenzen, wo er von den Gärten spricht; denn um „die Anpflanzungen zu beschreiben, müßte man einen ganzen Band der Naturgeschichte füllen". Auch nach Abrechnung der rhetorischen Übertreibung bleibt die — uns ohnedem bekannte — Tatsache übrig, daß der Umfang der alten Freiflächen bedeutend war. Aus einer Reihe anderer Berichte ergibt sich der gleiche Sachverhalt. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts war die Ausdehnung unbebauter Geländeflächen, die durchweg der mittelalterlichen Stadtanlage entstammten, eine große, und zahlreiche freie Grundstücke warteten auf Käufer.

„Er bestonden 1551 in de Stad een groot getal onbebouwde eigendommen toebehoorende hetzij aan bijzonderen, hetzij aan burgerlijke of geestelijke gemeenschappen . . . Uitgestrekte gronden, hovingen, beemden, beploegde landen, geschikt voor het bouwen van minstens vijftien honderd huizen en gelegen in verschillende wijken wachtten op koopers"; Thys, Straten, S. 47 u. 145.

Gewiß war die Verteilung dieser Freiflächen innerhalb der Stadt eine ungleichmäßige. Die älteste Stadtsiedelung und die erste, i. J. 1201 hinzugetretene Stadterweiterung — die wir zusammen als den Stadtkern bezeichnen; s. Abb. 12 S. 59 — waren schon im Mittelalter dicht bebaut. Hier hatte auch die Hofbebauung frühzeitig Platz ge-

griffen und die freien Innenflächen ausgenutzt. Daß Wohngänge in diesen ältesten Bezirken bereits im Mittelalter angelegt wurden, haben wir zuvor in einem Einzelbeispiel gesehen. In dem Hauptteil der Stadt, der die seit 1290 vorgenommenen Stadterweiterungen umfaßte, waren dagegen bis zum Ablauf des Mittelalters die großen Freiflächen erhalten, und auf dieses Gebiet beziehen sich die zuvor wiedergegebenen Schilderungen.

Daß im übrigen nicht jede unbebaute Fläche innerhalb der Stadt als benutzbare Baustelle angesprochen werden kann, wurde oben S. 60 bemerkt. Von einem großen Teil der später aufgeteilten Flächen, den Tucherhöfen, haben wir im besonderen gesehen, daß sie während des Mittelalters nicht für Bauzwecke verfügbar waren. Eine enge Bebauung und Zusammendrängung kann deshalb in einzelnen Bezirken trotz der allgemeinen Weiträumigkeit stattgefunden haben.

Während der reichlichen Geländezufuhr durch die Stadterweiterungen des Mittelalters wurden Straßenzüge vielfach neu geschaffen; ein erheblicher Teil der Erschließung von Bauland vollzieht sich indes durch die Bebauung von Innengelände. Der Grundstücksbesitzer ist es, der die Verwertung seines Geländes in der Hauptsache noch selber betreibt; er ist es auch, der bei der Erschließung größerer Geländestücke regelmäßig die Aufteilungsstraßen anlegt. Das Wachstum der Stadt und die Besiedelung entwickeln sich in organischer Weise, ohne daß die öffentlich-rechtliche Leitung bei der innenstädtischen Geländeerschließung — anders bei der Durchführung der Stadterweiterung selbst — in eingreifender Betätigung hervortritt.

Im 15. Jahrhundert finden wir alsdann die Stadtverwaltung in vereinzelten Fällen an Straßenbauten beteiligt. Im Jahre 1434 wurde die St. Anthoniusstraat eröffnet, wobei die Stadt ein für die Durchlegung der Straße erforderliches Grundstück ankaufte. Eine Straßenverbreiterung wurde i. J. 1491 in der St. Jakobstraat gelegentlich der Erbauung des großen Westturms vorgenommen. Noch zu Ablauf des 15. Jahrhunderts wurde auf privatem Grundbesitz i. J. 1490 die Schrijnwerkerstraat (auf einem Grundstücke der Familie Naeldwyk und ursprünglich deren Namen tragend) und i. J. 1495 die Markgravestraat durch Markgraaf van Immerseel angelegt.

2. Das 16. Jahrhundert.

Mit wenig genutzten Befugnissen und noch geringeren Zurüstungen ausgestattet, tritt die Stadtverwaltung Antwerpens in das 16. Jahrhundert ein. Nur eine kurze Spanne Zeit aber war im neuen Jahrhundert vergangen, als der Stadtrat eine Bautätigkeit entfaltete, wie sie in diesem Abschnitt kaum ein zweites Gemeinwesen aufzuweisen hat

und die der Stadt Antwerpen in der Geschichte des Städtebaues eine Stellung zuweist, nicht unwürdig des Rangs, den die neue Welthandelsstadt in der Wirtschaft jener Zeit einnahm.

Eine neue Zeit war es in der Tat, die mit dem 16. Jahrhundert für Antwerpen anbrach. Das alte Brügge hatte schon während des 15. Jahrhunderts seine Vorherrschaft im Handel an die begünstigtere Scheldestadt abgegeben. Aber wie bedeutend auch die Erbschaft war, die aus Brügge übernommen wurde, so war sie doch gering im Vergleich zu der Größe, die Antwerpen jetzt entwickelte. Alle Verhältnisse in Handel und Verkehr zeigten andere, gewaltige Abmessungen. Aus allen Ländern trafen hier die Verbindungen zusammen; der Handel über das Weltmeer trat hinzu. Zugleich hatte sich im Geld- und Kreditverkehr eine vollständige Neugestaltung vollzogen, die das Finanzgeschäft und die Finanzkunst zur Ausbildung brachte. Erwerb und Wohlstand schienen in ununterbrochenem Vorschreiten; eine mächtige Anziehungskraft übte dieses neu aufsteigende Stadtwesen aus, das der kaufmännischen und spekulativen Unternehmung den stärksten Anreiz bot.

Neuzeitlich aber waren nicht minder die Maßnahmen des Städtebaues, die während dieser wirtschaftlichen und bevölkerungstechnischen Entwicklung zur Anwendung gelangten. Als für Antwerpen die Zeit des glänzenden Aufstiegs begann, hatten sich bereits die grundlegenden Voraussetzungen geändert, die einst für den Städtebau des Mittelalters bestimmend gewesen waren, und zwar in einer dreifachen Richtung. Zunächst traten auf verwaltungstechnischem Gebiet neue Anschauungen hervor, wie sich auch in den Staats- und Verfassungsformen Neubildungen anbahnten. In der Befestigungs- und Feuergeschütztechnik war ferner eine vollständige Umwälzung eingetreten, der gegenüber das seitherige System der Stadtanlage wie der Stadterweiterung unhaltbar wurde. In der Auffassung von der Stadt- und Straßenplanung endlich war eine gänzlich neue, dem mittelalterlichen Städtebau entgegengesetzte Lehre entstanden.

Die Bewegung, deren erste Anfänge uns schon in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts begegnen, war anfänglich mehr eine wissenschaftlich-literarische als eine praktisch angewandte. Die Baumeister und Schriftsteller, fast durchgängig Italiener, stellten in ihren Schriften, die in der Ursprache und in Übersetzungen rasch die weiteste Verbreitung fanden, ihre systematischen Grundsätze auf; sie gaben Normalpläne für die Stadtanlage, für den Straßenbau und die Bodenaufteilung und regelten jedes Gebiet der Stadtplanung. In Einzelheiten gelangten allerdings die neuen städtebaulichen Forderungen alsbald mehrfach zur Verwirklichung; doch es vergingen noch Jahrzehnte, ehe das System der neuzeitlichen Baupolitik in vollständiger Geschlossenheit ausgestaltet war.

Die ersten Anlegungen von Städten auf Grund der neuen Normalpläne und gemäß der neuen Städtebautechnik erfolgten in d. J. 1566 und 1593 (Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., S. 59).

Während dieser Übergangszeit bietet uns nun Antwerpen das Beispiel einer städtebaulichen Betätigung größten Umfangs, die um so bedeutsamer erscheint, als sie der eigentlichen Periode neuzeitlicher Städtebaupolitik um einen erheblichen Zeitraum voraufgeht. Noch sind nicht die Mittel systematischen Eingreifens ausgebildet, wie sie späterhin das französische Königtum zur Anwendung brachte; noch fehlen die Ziele der Siedelungspolitik, die die Größe des landesfürstlichen Städtebaues in Deutschland ausmachten. In Antwerpen finden wir indes bereits eine Reihe wichtiger Grundlagen des neuzeitlichen Abschnitts geschaffen: die Ausübung städtebaulicher Befugnisse durch die öffentliche Gewalt; die Leitung der Bodenaufteilung und der Straßenanlegung durch die öffentliche Behörde; die unternehmermäßige Herstellung ganzer Straßenzüge und Bauquartiere.

Die erste der großen städtebaulichen Unternehmungen betraf ein im Nordosten der Stadt belegenes Gebiet, das — vgl. Abb. 12, S. 59 — der IV. Stadterweiterung angehört und sich links der in unserem Plan eingezeichneten Jakobskirche bis an den Stadtwall erstreckt. Der weite Bezirk zählt zu den Geländeflächen, die, wie früher bemerkt, in den großen Zeiten des Tuchergewerkes als Rahmenfelder gedient hatten und nunmehr anderen Verwendungszwecken zugeführt werden konnten. Nachdem i. J. 1502 mit der Straßenanlegung ein Anfang gemacht worden war, wurden in d. J. 1516/17 die die Erschließung des ganzen Komplexes bewirkenden Straßen in der Längs- und Querrichtung eingebaut. In d. J. 1540—1550 wurde eine Reihe anderer Stadtbezirke, wie der Bezirk der heutigen Place de la Comédie und der Florisstraat, der neue Börsenbezirk u. a. m. mit Straßen ausgestattet und für die Bebauung erschlossen.

Bei ihrem Vorgehen begnügte sich die Stadt keineswegs mit dem Straßenbau allein; vielmehr wurden in zahlreichen Fällen große Geländeflächen seitens der Stadtverwaltung erworben, mit dem Zweck, nach erfolgter Parzellierung und Straßenanlegung die Baustellen mit Gewinnzuschlag zu verkaufen. Die städtischen Finanzverhältnisse legten es der Stadtgemeinde nahe, sich in dem Grundstücksgeschäft eine Einnahmequelle zu verschaffen. Der Ausbau der Umwallung nach den Grundsätzen der neuen Befestigungskunst verschlang große Summen, die einen für die damalige Zeit gewaltigen Betrag (nach zeitgenössischen Berichten über 1 Million Goldkronen) erreichten. Die Stadt suchte und fand in dem Erwerb und der Veräußerung von Grundstücken während der starken Bevölkerungsvermehrung und der steigenden

Konjunktur dieses Zeitabschnitts eine willkommene Beihilfe für ihre Finanzverpflichtungen.

Über die Grundstückspolitik der niederländischen Städte im 16. und 17. Jahrhundert und die hierbei bestehenden Erwerbs- und Besteuerungsformen vgl. Städtebau in Holland, S. 75 und 122. — Zu den Grundstücksumsätzen in Antwerpen bemerkt Thys: „onze gemeentebestuurders, wanneer zij de Schuttershoven en de Gasthuisbeemden kochten en op die uitgestrekte eigendommen talrijke straten openden, hadden voornamelijk voor doel, zich, door den verkoop der gronden in loten, geldmiddelen aan te schaffen en de financiën der stad herop de beuren, die buitengemeen belast waren ten gevolge der overgroote kosten veroorzaakt door den opbouw der stevige vesting, muren, poorten en bolwerken, thans geslecht; a. a. O. S. 455. Mit einiger Bitterkeit weist Thys darauf hin, daß die Stadt Antwerpen drei Jahrhunderte später wiederum eine hohe Summe bezahlen mußte, um die gleichen, von ihr mit großen Kosten erbauten Festungswerke vom Staat zurückzukaufen. Zu den Grundstücksverkäufen an der Apostelstraße s. S. 253. — Als Beispiel der damaligen Baulandpreise sei erwähnt, daß die Stadt das Gelände bei der Florisstraat in Größe von 675 Ruten ($= 2^1/_4$ ha) in der üblichen Form des Rentenkaufs gegen eine jährliche Rente von $843^3/_4$ Fl. erwarb. Zu dem marktgängigen Satz von $1 : 16 = 6\,\%$ kapitalisiert, ergibt dies ein Kapital von 13 500 Fl. oder $^6/_{10}$ Fl. für den Quadratmeter; ein nicht geringer Preis, wenn man den Stand des damaligen Geldwertes in Betracht zieht. Erheblich höher noch wird der Preis eines Geländes bei dem Comedieplaats für d. J. 1550 angegeben; Thys, a. a. O. S. 452 und 455.

Während dieser lebhaften Erschließungstätigkeit gelangten nunmehr die neuzeitlichen Grundsätze über den Straßenbau zur Ausbildung. Wenn die Stadt eine Straße anlegt, so verlangt sie jetzt allgemein, daß das erforderliche Gelände seitens des Grundeigentümers ohne Entschädigung abgetreten wird. Die Stadt übernimmt ihrerseits die Freilegung des Straßenlandes und die Pflasterung. Die Straßenbreiten werden je nach Bedeutung der Straßen festgesetzt; im einzelnen findet sich das Maß von 20 Fuß Breite; als übliche Abmessung erscheint 30 Fuß, während in besonderen Fällen der Straße eine Breite von 40 Fuß gegeben wird. Der Straßenbau wird im 16. Jahrhundert in der Mehrzahl der Fälle durch die Stadt ausgeführt, die den Entwurf für die Straßen aufstellt („concipierd"); indes wird während dieses Zeitabschnitts die Straßenanlegung noch in bedeutendem Umfang durch private Grundbesitzer vorgenommen.

S. Vertrag vom Jahre 1543, durch den die Stadt bei der Anlegung der Schoytestraat nach Abtretung des Straßenlandes die Verpflichtung übernimmt: „de voirs. straten aen alle zyden, te wetene in Sint-Jansstrate, Bocstege ende Sint-Anthonisstraate, te doen openen tusschen dit en Sint-Iansmisse naestcomende, ende ten dien eynde de huyzen aldair te doen afbreken; de voirs, straten te doen cassyden alsof dat behoort"; Thys, S. 523. Vgl. Anlegung der Meistraat, a. a. O. S. 464, Arenbergstraat,

S. 455 (40 Fuß Breite, städtischer Zuschuß von 4000 Fl.), Gratiekapelstraat, S. 262. — Zu den nicht durch die Stadt angelegten Straßen zählen die Eikenstraat und Kolveniersstraat, 1508 durch den Kirchenvorstand von St. Jakob hergestellt. In erheblicher Zahl entstanden Straßen durch das Vorgehen privater Grundbesitzer während der spekulativen Hochkonjunktur der 40er Jahre des 16. Jahrhunderts, so die Pruynenstraat, Lombardstraat, Kattenstraat, Morianstraat.

In dieser Zeit regster städtebaulicher Tätigkeit hebt sich die Gestalt eines Mannes ab, der in das Bauwesen Antwerpens bedeutsam eingriff und Entwürfe größten Umfanges mit starker Hand und weiter Voraussicht durchführte; es ist Gillebert van Schoonbeke. Ingenieur und Geschäftsmann, baukundig und kaufmännisch geschult, jede Einzelheit des Parzellierungs- und Baubetriebs erfassend, ist Gillebert vielleicht der erste Unternehmer großen Stils im neuzeitlichen Städtebau. Der Vater, Gillebert der ältere, einer angesehenen Familie angehörend, hatte sich bereits in Grundstücksgeschäften betätigt und Baugelände und Häuser erworben. Der junge Gillebert, i. J. 1519 geboren, begann 1542, im Alter von 23 Jahren, seine Tätigkeit durch den Ankauf von Häusern und von zwei Tucherhöfen in der Königstraße. Schon im folgenden Jahr reicht der 24jährige der Stadtverwaltung den Entwurf ein, die neue nördliche, i. J. 1542 beschlossene Stadterweiterung zu benutzen, um umfangreiche Geländeankäufe seitens der Stadt vorzunehmen, während er sich den Verkauf der Baustellen gegen Vergütung von einem Sechstel des erzielten Nutzens vorbehielt. Die Beziehungen zu der Stadtverwaltung entwickelten sich in der Folgezeit zu steigender Bedeutung. Um 1546 beginnt die große Parzellierungstätigkeit van Schoonbekes; zahlreiche Straßen wurden durch ihn eröffnet und Baugelände großen Umfangs wurde neu erschlossen. Während die meisten Unternehmungen durch Gillebert vollendet wurden, gelangten einzelne (wie die St. Bernardstraße, für die das erforderliche Gelände aus geistlichem Besitz erst während der Klosterreformation 1582 beschafft werden konnte) späterhin durch die Stadt zur Durchführung.

In der Grundlage des Baugeschäfts traten wesentliche Veränderungen ein, die an moderne Zustände anklingen. Bei dem Anwachsen der Bevölkerung und der Gunst der wirtschaftlichen Verhältnisse ergab sich ein steigender Bedarf nach Wohnungen. Neben die alte Form des Eigenbaues trat nunmehr die unternehmermäßige Herstellung von Wohnhäusern, die für den Verkauf bestimmt waren; Häuser wurden auf „Spekulation“ gebaut und fanden guten Absatz. Schoonbeke war einer der ersten, der sich in diesem Geschäftszweig betätigte; auf dem von ihm erschlossenen Gelände in der Königstraße ließ er nach 1542 eine größere Anzahl von Wohnhäusern errichten. Bei dem spekulativen Zug, der das Wirtschaftsleben Antwerpens zu jener Zeit kennzeichnete,

wurde der Häuserbau auf Spekulation alsbald in großem Umfang betrieben und bildete eine beliebte Kapitalanlage.

Neben Schoonbeke wird unter den spekulierenden Unternehmern jener Zeit Christoffel Pruynen genannt, aus einer wohlhabenden Familie stammend, der in der Pruynenstraat 11 Häuser erbaute, um 1570 indes in Vermögensverfall geriet und aus Antwerpen flüchten mußte. Ausländer, die damals in großer Zahl nach der Welthandelsstadt kamen, beteiligten sich gleichfalls am Häusergeschäft, so der Portugiese Fernando d'Almada, der Spanier Don Diego de Sainct-Jehan. Auch die Kanoniker der Kathedralkirche ließen in der von ihnen angelegten Pandstraat Häuser als Kapitalanlage erbauen.

Die lebhafte Bautätigkeit und die starke Nachfrage nach neuen Häusern, die teils in der Bevölkerungsvermehrung, teils auch in den durch den Festungsneubau verursachten Abbrüchen begründet war, drohten die Preise der Baustoffe in die Höhe zu treiben. Ein bemerkenswerter Zug in der Persönlichkeit van Schoonbekes zeigt sich darin, daß er — obwohl selbst Unternehmer und Geschäftsmann — sich in jeder Weise bemühte, die Preise niedrig zu halten und einer Steigerung vorzubeugen. Der Gesamtkreis der Baustoffbeschaffung wurde zu diesem Zweck in die Geschäftstätigkeit Gilleberts einbezogen, mit der Absicht, eine Verbilligung der Preise zu erzielen. Er erwarb an der Schelde ein Gelände von 9 ha mit gutem Lehmboden, auf dem er 30 Ziegelöfen für das Brennen von Backsteinen errichtete. Um den erforderlichen Brennstoff zu billigem Preise zu sichern, wurden Moorflächen in Zevenbergen zur Torfgewinnung hinzugekauft. Kalk und Mörtel wurden an geeigneten Stellen an der Maas bereitet und auf dem Wasserwege nach Antwerpen geschafft, während ein Privileg Karls V. zum Schlagen von Eichenstämmen für Bauholz erwirkt wurde. Durch das Zusammenwirken aller seiner Maßnahmen erreichte Gillebert, daß die Baukosten trotz der ungewöhnlich gesteigerten Nachfrage niedrig blieben. Im einzelnen konnte Gillebert sogar die ortsüblichen Preise bei größeren Bauten, die er für die Stadt ausführte, wesentlich ermäßigen.

Daß Gillebert trotzdem die dauerbarste Arbeit lieferte, bekam noch das 19. Jahrhundert zu erfahren, als der von Gillebert ausgeführte Teil der Festungsmauer zum Abbruch gelangte und ein unzerstörbares Mauerwerk aufwies.

Zwölf Jahre glücklicher, in ihrem Umfang gesteigerter Unternehmungen waren vergangen, als van Schoonbeke an ein neues Vorhaben herantrat, das ihm zum Verderben ausschlagen sollte. Er faßte i. J. 1553 den Plan, die in der Kammerstraat (heute unzutreffend Kammenstraat, Rue des Peignes genannt) vereinzelt liegenden Brauereien nach einem geeigneten Platz in der Stadterweiterung zu verlegen und hier die Brauwasserversorgung, die bis dahin eine unzureichende war, durch Lieferung einwandfreien Wassers sicherzustellen. Zu diesem Zweck

wurde die den Namen „Waterhuis“ tragende, noch heute vorhandene Anlage erbaut, die das durch unterirdische Zuführung zugeleitete Brauwasser vermittelst einer Eimerkette in einen hochgelegenen Sammler hob und an die einzelnen Brauereien verteilte. Die Brauer glaubten sich in ihren Vermögensinteressen geschädigt und hetzten das Volk auf, das ohnehin unter dem Druck neuer, durch den großen Aufwand für die Festungserweiterung veranlaßten Steuern zu Unruhen neigte. Es kam zu ernsten Zusammenrottungen; Schoonbeke mußte flüchten. Er kehrte nach einigen Jahren nach Antwerpen zurück und starb bereits i. J. 1556, ein gebrochener Mann, in dem frühen Alter von 37 Jahren.

Vgl. den bei J. F. Willems, Historisch Onderzoek, Antwerpen 1828, S. 133 abgedruckten Cort Verhael van de groote weldaden ende beneficien door Gillebert van Schoonbeke aen de stad Antwerpen gedaen, und Thys, Straten, S. 144, 262, 365 und öfter.

Zur Beurteilung der Bautätigkeit und der Siedelungsweise gegen Ende des Abschnitts von 1500 bis 1565 bietet sich uns ein gutes Material in den Antwerpener Stadtplänen, die aus jener Zeit überliefert sind. Das 16. Jahrhundert brachte der Städtebaukunst das weitgehendste Interesse entgegen; Stadtpläne, zumeist perspektivisch gezeichnet und oft mit prächtiger Ausstattung hergestellt, wurden in hochgeschätzten Veröffentlichungen herausgegeben. Ein im Musée Plantin verwahrter, farbig angelegter Plan v. J. 1565 zeigt in der Kernstadt eine starke Verbauung, die auch die Innenflächen der Geländeblöcke ergriffen hat. Im Bereich der Neubautätigkeit des 16. Jahrhunderts haben die Grundstücke allgemein Hausgärten und Innengärten aufzuweisen, wenn auch die geschlossene Umbauung der Geländeblöcke vielfach vollzogen ist. In den äußeren Bezirken tritt immer noch eine große Zahl von Rahmenhöfen hervor, trotz der mehrfach erörterten Aufteilung, die mit dem alten Umfang der Höfe stark aufgeräumt hatte. Die Geländeflächen der jüngsten Stadterweiterungen sind zum großen Teil noch unbebaut. Vgl. die Veröffentlichung des Plans von 1565 bei J. F. Willems, Historisch Onderzoek, Antwerpen 1828, sowie die Pläne von 1565 und 1635 bei P. Génard, Anvers à travers les âges, Brüssel 1888, I, S. 161 und II, S. 41. Der Plan von 1635 zeigt noch Freiflächen im Innern der Stadt und namentlich in den Außenbezirken im Norden und Süden.

Die große Zeit des Aufsteigens wurde seit 1583 durch die politischen Ereignisse unterbrochen. Nach der spanischen Belagerung i. J. 1585 ging die Weltstellung Antwerpens auf dem Gebiete des Handels und des Finanzgeschäfts verloren, wenn auch noch eine lange Zeit prächtiger Lebenshaltung der oberen Schichten und namentlich die reichste Entfaltung künstlerischen Schaffens nachfolgte. Der Städtebau verdankt diesem Zeitabschnitt eine Reihe von Kirchenbauten und von innenstädtischen Platzanlagen; auch entstanden bis in die Mitte

des 18. Jahrhunderts Privatbauten von hervorragender Schönheit. Die alte Kraft des Handels aber war vernichtet; mit dem Abschluß des Westfälischen Friedens 1648 wurde durch die Sperrung des Scheldeverkehrs die Lebensader Antwerpens unterbunden.

Auf dem Gebiet des Kleinwohnungswesens setzte sich die Entwicklung fort, deren Formen wir früher kennen lernten. Auch eine stillstehende oder wenig zunehmende Bevölkerung bedarf eines gewissen Zuwachses an Kleinwohnungen, namentlich der billigen Preislage. Der der Erweiterung nicht mehr fähige Festungsring verbot die Zufuhr neuen Baulandes; man vermehrte die Gangwohnungen, durch die das vorhandene Hof- und Hintergelände ausgenutzt wurde und in denen sich während des 19. Jahrhunderts zum Teil wenig günstige Zustände herausbildeten.

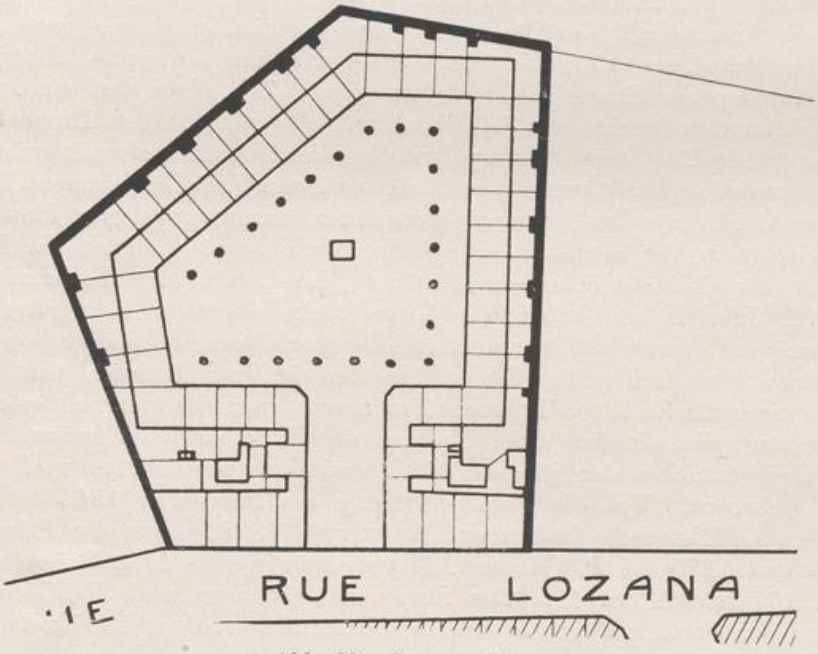

Abb. 33. Lozanaplatz.

Auch die Bauweise des Wohnhofs wurde bei dem früher erwähnten Wiederaufbau alter Wohnungsstiftungen während des 19. Jahrhunderts (Almaras, Sieben Wunden u. a., oben S. 69 und 72) vereinzelt angewandt. Im allgemeinen aber war die überlieferte, einem der Gegenwart fremd gewordenen Parzellierungssystem angehörende Form vergessen und aus dem neueren Bauwesen ausgeschaltet. Unvermittelt aber begegnet sie uns in einem Einzelfall, einer Neuanlage der jüngsten Stadterweiterung; es ist die in der beifolgenden Abb. 33 wiedergegebene Place Lozana, i. J. 1865 von einer gemeinnützigen Gesellschaft angebaut. Die Grundzüge des alten Wohnhofs kehren hier

wieder; die Ausnutzung des tiefen Innengeländes durch Kleinhausbebauung, die Gruppierung um den Mittelpunkt einer bedeutenden Freifläche, die Bodenerschließung unter Vermeidung der preissteigernden Straßenbaukosten. Zugleich haben wir eine wesentliche Verbesserung zu verzeichnen. Während der alte Wohnhof allgemein den Mangel aufweist, daß die Kleinhäuser mit der Rückwand fest angemauert sind und jeder rückwärtigen Hoffläche und der Querlüftung entbehren, ist hier den Kleinhäusern durchweg ein eigener Hinterhof beigegeben und eine Siedelungsform hergestellt, die den neueren wohnungstechnischen Anforderungen entspricht.

Anmerkungen.

I.

Für die Entwicklung des städtischen Kleinhauses zeigen uns unsere Erörterungen drei Formen der Bodenparzellierung, die das Mittelalter ausgebildet hat: die Wohnstraße, den Wohnhof und den Wohngang. Wenn wir die Anlage des Wohnhofs bei Wohnungsstiftungen bis ins 14. Jahrhundert zurückverfolgen konnten, so wird doch der Ursprung der Bauform als solcher sicherlich in eine noch ältere Zeit zurückgehen. Die Errichtung von Kleinhäusern in Reihenform ist bereits gegen Ende des 12. Jahrhunderts in deutschen Städten nachweisbar. Während der Parzellierungen, wie sie in den Urkunden des Rheingebiets schon seit 1181 vorkommen und bei denen größere Grundstücke in Baustellen aufgeteilt wurden, entsteht das städtische Reihenhaus, das wir als eine selbständige, von dem ländlichen Bauernhaus gesonderte Bauform betrachten müssen. Anfänglich wurde das Reihenhaus vielfach in der Form gebaut, daß eine Mehrzahl solcher Häuser unter gemeinsamem Dach und mit gemeinsamer Zwischenmauer angelegt wurde; eine Bauweise, die die Urkunden als „plures mansiones sub uno tecto“ bezeichnen; s. Handb. d. Wohnungswesens, 4. Aufl., S. 45 u. 52.

Während somit das Reihenhaus als solches zu den ältesten Bestandteilen des mit dem Ausgang des 12. Jahrhunderts entwickelten mittelalterlichen Städtebaues gehört, werden für die Ausgestaltung der Form des Wohnhofs wohl besondere Anregungen mitgewirkt haben. Man wird hierfür vielleicht auf die von den Beguinen errichteten Anlagen verweisen dürfen, die in den Niederlanden seit dem Ende des 12. Jahrhunderts entstanden. Die Beguinenhöfe wurden — im Gegensatz zu den Klöstern, die bei ihren Bauten zumeist die Anstaltsform anwandten — als Kleinhaussiedelungen erbaut, die den Bewohnern regelmäßig das kleine Einzelhaus darboten; das Mehrwohnungshaus bildet die Ausnahme. Sowohl nach ihrem Zweck wie nach ihrer Bauweise konnten die Beguinenhöfe Vorbilder für den Wohnhof abgeben. — Vgl. über die Beguinenhöfe E. Hallmann, Geschichte des Ursprungs der belgischen Beghinen, Berlin 1843; A. Thijm, Gestichten van Liefdadigheid, mém. cour. p. l'Acad. Belge, Bd. 45, Brüssel 1883; Joseph Greven, Die Anfänge der Beguinen, Münster 1912; Godefroi Kurth, in den Schriften der Acad. Roy. Belge, bulletin de la cl. d. lettres, Brüssel 1912, S. 457; T. Clément, Béguinages en Belgique, Brüssel 1914.

Die Kleinhäuser wurden in Antwerpen während des Mittelalters zumeist aus Lehm unter Verwendung von Holzverkleidung errichtet und erst seit dem 15. Jahrhundert durch Ziegelbauten ersetzt, sodaß von den alten Kleinbauten wohl die Grundstückseinteilung, schwerlich aber die ursprüngliche Bauweise erhalten geblieben ist. Gramaye berichtet hierüber in seinen Antiqu. Antwerpienses: „Domus paucae lapideae, argillaceae vero plurimae, frontispicia vestiebant vites, quod abrogatum senatus decreto a. 1456. merito interjecto tempore sancitum, ne ulla nisi marmore saxo aut saltem latere domus extrueretur". In Übersetzung: „Der steinernen Häuser gab es nur wenige, die meisten waren vielmehr aus Lehm — Weinranken bedeckten die Stirnseiten — was untersagt wurde durch eine (in der Folgezeit mit Recht bekräftigte) Ratsverordnung d. J. 1456, wonach kein Haus anders als aus Steinblöcken oder mindestens aus Ziegelsteinen gebaut werden dürfe".

Die Stelle scheint infolge ihres geschachtelten Stils bei älteren Antwerpener Chronisten und bei Thijs (Straten, S. 76) dahin mißverstanden worden zu sein, daß der Rat i. J. 1456 verboten habe, Weinreben an den Giebeln der Häuser anzubringen. Die Ratsverordnung, fügt Thijs hinzu, fand jedoch keinerlei Beachtung, und die hübsche Sitte des Rebenpflanzens blieb bis in die Neuzeit allgemein erhalten. Die obige Angabe Gramayes will indes nur den älteren Lehmbau in Gegensatz stellen zu dem durch die Verordnung von 1456 geforderten Steinbau. G. beschreibt hierbei durch den eingeschachtelten Zwischensatz das Aussehen der Häuser, an deren Stirnseiten sich Weinstöcke emporrankten. Soweit die Mitteilung G.s in Frage kommt, wurde zweifellos durch den Ratsbefehl nur die Errichtung von Lehmbauten mit ihrer feuergefährlichen Holzbekleidung untersagt; vgl. hierzu eine gleichalterige Vorschrift für Leiden, Städtebau in Holland, S. 39.

II.

Die Zahl der Antwerpener Wohnungsstiftungen, über die sich Nachrichten in den Urkunden finden, hat 48 betragen; von diesen entfallen auf die Jahre 1308 bis 1400 7, 1401 bis 1500 11, 1501 bis 1600 18, 1601 bis 1667 12 Stiftungen. Die Zahlen beziehen sich nur auf eigentliche Wohnungsstiftungen, die die Gewährung von Unterkunft zum Gegenstand haben, nicht auf die Krankenpflege und die Anstalten. Während eine Anzahl der Gründungen im Laufe der Jahrhunderte eingegangen ist, brachte d. J. 1797 im Gefolge der französischen Umwälzung eine tiefgreifende Änderung in dem Bestand der Wohnungsstiftungen; die Wohltätigkeitspflege wurde zu einer bürgerlichen Angelegenheit erklärt und die Verwaltung der Wohnungsstiftungen wurde auch in Antwerpen der Stadtgemeinde übertragen (oben S. 30). Nachdem eine Anzahl alter Stiftungsbauten bereits zu Ende des 18. und im Anfang des 19. Jahrhunderts veräußert worden war, erfolgte in d. J. 1873 und 1880 auf Beschluß des Gemeinderats der Verkauf einer Reihe von Stiftungshäusern; die vereinnahmten Geldbeträge wurden zu Neubauten in der Form von Anstaltsgebäuden verwendet.

Im Jahre 1880 bestanden in Antwerpen noch 26 der alten Wohnungsstiftungen, die die Kleinhausform (nicht die Form größerer Anstaltsbauten) hatten. Nach der Durchführung des vorerwähnten Gemeindebeschlusses befinden sich z. Zt. noch 16 der alten Anlagen unter der Verwaltung der Stadtgemeinde, die die Kleinbauten in mustergültiger Weise instandhält und beaufsichtigt. Ein Teil der veräußerten Stiftungsbauten ist nach erfolgter

Besitzveränderung abgebrochen worden, während eine nicht geringe Zahl, wie zuvor im einzelnen bemerkt, sich im Besitz privater Grundeigentümer erhalten hat. Vgl. Torfs, Nieuwe Geschiedenis van Antwerpen, II, S. 424 f.; Thys, S. 546.

Zweiter Abschnitt.

Die Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts.

A. Der Bebauungsplan.

Mit der i. J. 1863 durchgeführten Ablösung des Scheldezolls, der durch zwei Jahrhunderte auf der Seeschiffahrt gelastet hatte, beginnt ein neuer Abschnitt in der ereignisreichen Geschichte Antwerpens, das nunmehr in mächtiger wirtschaftlicher Entfaltung zu einer der vornehmsten Stellen unter den europäischen Seehäfen emporsteigt. Die neue Entwicklung, durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes gefördert, hatte längst eingesetzt, als die Stadt immer noch in dem starren Festungsring eingezwängt war, den das 16. Jahrhundert einst um die, gegenüber dem mittelalterlichen Umfang nur wenig vergrößerte, Stadtfläche gezogen hatte.

Um d. J. 1850 waren die Zustände auf festungstechnischem wie auf städtebaulichem Gebiet gleich unhaltbar geworden. In wachsender Zahl wurden Ansiedelungen vor der Festungsmauer errichtet; ein Vorgehen, das sich nicht zurückdämmen ließ und bei dem man sich über die, zudem damals nachgiebig gehandhabten, Rayonbeschränkungen wohl oder übel hinwegsetzte. Der festungstechnische Wert von Antwerpen erschien stark herabgemindert, als die Regierung — politische Strömungen, die der Geschichte angehören, machten sich in der weiteren Entwicklung auch damals vielfach geltend — den Entschluß faßte, eine Verstärkung der Antwerpener Befestigungen vorzunehmen und ein für die Aufnahme eines großen Heeres hinreichendes „verschanztes Lager" unter Einbeziehung der stark angewachsenen Vororte Berchem und Borgerhout anzulegen. Die umfangreichen Arbeiten wurden seit 1852 ausgeführt und brachten eine Reihe von neuen Befestigungswerken, sowie den Ausbau der auf dem jenseitigen (linken) Scheldeufer gelegenen Stellungen.

Inzwischen wurden zur Behebung der sich immer mehr verschärfenden Mißstände in den städtischen Siedelungsverhältnissen langwierige Verhandlungen zwischen Regierung und Stadtverwaltung geführt. Während des Ganges der Erörterungen suchte man sich notgedrungenerweise auf dem seitherigen Wege zu helfen: in stets ver-

mehrter Zahl schoben sich zwischen der alten Stadtumwallung und den neuen Befestigungen von 1852 die Neubauten ein, deren Errichtung mit dem starken Anwachsen der Bevölkerung eine Notwendigkeit war und schließlich immer wieder die Rayonvorschriften durchbrach. Die Spuren der damaligen Bebauung haben sich in den nordöstlichen Bezirken des Stadtgebietes erhalten; inmitten des neuen Straßenschemas der 70er Jahre finden sich noch Wohngänge, deren Erbauung auf den vorigen Zeitabschnitt zurückzugehen scheint; bei den Wohngängen der Straße Lange Zavel hat eine seitens der Direction de la voirie freundlichst vorgenommene Feststellung ergeben, daß die Anlegung während der 50er Jahre erfolgt ist.

Eine von der Regierung vorgeschlagene Teilerweiterung im Norden der Stadt wurde als völlig unzureichend seitens der Stadtverwaltung abgelehnt, die die Forderung einer weit hinausgeschobenen Befestigung — die sogenannte „große Umwallungslinie" — vertrat. Nur schwer aber konnte man sich an die Maßstäbe dieses Planes gewöhnen, dessen Kosten eine für die Zahlenvorstellungen der damaligen Zeit allerdings außerordentliche Summe ausmachten. Nach langen Verhandlungen kam endlich am 30. August 1859 das Gesetz zustande, auf dessen Grundlage die neue Stadterweiterung nach den weitgreifendsten Entwürfen hergestellt wurde, Neu-Antwerpen, das vielberühmte Werk des Städtebaues und der Ingenieurkunst.

Die i. J. 1860 begonnene Stadterweiterung ist durch die jüngsten Ereignisse zur Genüge allgemein bekannt geworden und bedarf hier nur insoweit der Schilderung, als die städtebaulichen Gesichtspunkte zu besprechen sind. Die neue Befestigung, nach den Plänen von Brialmont gebaut, gab der Umwallungslinie einen solchen Umfang, daß die Vorstädte Berchem und Borgerhout sowie ein großes Gelände für Hafenzwecke in den weiten Bogen des nach den neuesten Erfahrungen der Kriegstechnik angelegten Festungswalls einbezogen waren. Eine Eingemeindung der genannten Städte fand indes nicht statt; sie blieben, obwohl mit Antwerpen vollständig verwachsen, selbständige Gemeinwesen. Jenseits des Festungswalls wurde in einem Abstand von 4—5 km ein System von vorgeschobenen Forts errichtet, die die Stadt deckten; das weite, tiefe Gelände zwischen Festung und Außenforts lag unter Rayonbeschränkung. Städtebaulich ergaben sich aus dieser Anordnung wiederum wesentliche Folgen: die Rayonvorschriften wurden in der neuen Festung zunächst streng durchgeführt, im Gegensatz zu der oben erwähnten Übung der 50er Jahre; das neue Groß-Antwerpen war demgemäß tatsächlich von einem tiefen Freibezirk umgeben, in welchem keine Bebauung, leichte Holzhäuser ausgenommen, zulässig war. Eine Ausstrahlung der Bebauung nach unmittelbar angegliederten Vororten,

eine ungebrochene Fortführung der Besiedelung längs der nach außen führenden Torstraßen konnte nicht eintreten. Bei der großen Tiefe des Rayonbezirks, die hier eine Anzahl von Kilometern betrug, war die Unterbrechung der Bebauung zwischen der umwallten Stadt und dem Außengebiet für eine Reihe von Jahrzehnten in den meisten Richtungen eine vollständige. Wenn auch in der Folgezeit Milderungen eingetreten sind, so finden wir auch heute noch bei der Annäherung an Antwerpen, bestimmte Bezirke ausgenommen, keine abgestuften Übergänge der Besiedelung von der Stadt zu den Außenbezirken: einzelne Außengemeinden sind mit ihrer Entwicklung bis an den Freistreifen der Festung herangerückt; im übrigen folgt auf die geschlossene städtische Bebauung zumeist der Freibezirk und weiterhin das Landgebiet.

Aber wer mochte i. J. 1860 an die Möglichkeit denken, daß in absehbarer Zeit die Stadt Antwerpen sich sogar an die neue Umwallungslinie stoßen und über die weiten Flächen eines Rings von 15 km Umkreis hinausgreifen würde. Eine solche Annahme lag den Zeitgenossen gänzlich fern. So groß, so weitausschauend erschien das neue Unternehmen, daß man noch i. J. 1871 gelegentlich der Niederlegung der alten, aus der Zeit der spanischen Herrschaft stammenden Südzitadelle die Worte schreiben konnte:

„Il formera le huitième et probablement le dernier agrandissement de la ville, à moins qu'elle ne s'étende sur la rive gauche du fleuve par l'établissement d'un vaste quartier maritime et commercial"; Torfs et Casterman, Fortifications d'Anvers, 1871, S. 106.

Die letzte Stadterweiterung; nur jenseits der Schelde könnten vielleicht noch Hafen- und Handelsanlagen hinzutreten. Aber für jede Ausbreitung der Wohnstadt war nach menschlichem Ermessen in ausreichender Weise gesorgt. — Aus diesem Ausspruch können wir vielleicht in kürzester Kennzeichnung entnehmen, wie außerordentlich und jede Voraussicht übersteigend das jüngste Wachstum Antwerpens gewesen ist. Nach kaum vier Jahrzehnten war der für unerschöpflich gehaltene Raum aufgebraucht; die Auflassung der großen Umwallung wurde bereits 1913 beschlossen. Die Einwohnerzahl von Antwerpen mit Berchem und Borgerhout war von 113 485 i. J. 1866 auf 496 025 i. J. 1912 gestiegen; eine Vermehrung auf das $4^1/_2$fache in $4^1/_2$ Jahrzehnten.

Die planmäßige Aufteilung des Gebietes von Neu-Antwerpen beginnt seit 1862. Für einen Teil des Geländes war die Besiedelung durch das früher erwähnte Hinübergreifen über die alte Umwallung und durch die selbständige Entwicklung der beiden Nachbargemeinden festgelegt. Für den Hauptteil der weiten Flächen innerhalb der „großen

Umwallung" aber war der Bebauungsplan neu zu schaffen. Wir haben in der Planlegung drei hauptsächliche Gebiete zu unterscheiden: die Verkehrsstraßen, die öffentlichen Freiflächen und die Wohnbezirke. Wenn es sich hierbei auch um drei verschiedene und namentlich in unserer heutigen Auffassung genau abtrennbare Teile handelt, so stehen sie doch hinsichtlich der Plantechnik in innigstem Zusammenhang. Erfahrungsgemäß dürfen wir sagen, daß, sobald wir auf einem dieser drei Gebiete die seitens des Planbearbeiters befolgten Grundsätze kennen, wir auch auf die Gestaltung der beiden übrigen Gebiete sichere Rückschlüsse machen können. Namentlich an der Behandlungsweise der Haupt- und Verkehrsstraßen läßt sich die allgemeine Systematik eines Bebauungsplanes erkennen.

Die neue Antwerpener Stadtplanung stand, wie zuvor S. 4 bemerkt, gänzlich unter dem Einfluß des französischen Städtebaues und der seit 1860 international zur Herrschaft gebrachten Anschauungen, die den Städtebau lediglich als Straßenbau betrachten. Der Antwerpener Bebauungsplan zeigt denn auch das französische System in seiner unverfälschten Reinheit. Das Straßennetz ist eins und alles. Das Gelände wird in Felder zerlegt, die durch Schnittpunkte abgegrenzt sind. Diese Felder werden dann in gerader Richtung und in der Diagonale von Straßen durchzogen, die an den Schnittpunkten zusammenlaufen und hier den typischen fünf-, sechs- oder achtstrahligen „Straßenstern" bilden. Schnittpunkt, Diagonalstraße, Straßenstern sind die Grundelemente dieses Aufteilungssystems. Innerhalb der Geländefelder erfolgt die weitere Aufteilung durch die Schablone des Baublocks, der zumeist die Form des Rechtecks, an dem Einlauf der Diagonalstraße dagegen die des Dreiecks hat. Fügen wir zu diesen Bestandteilen noch die früher erörterten Anschauungen von dem Streben nach „Monumentalität" in der Straßenanlage und dem Straßenkultus hinzu, so haben wir die Grundlinien des Bebauungsplanes von Neu-Antwerpen, ohne daß es der Schilderung von Einzelbeispielen bedarf.

Bei der Einmündung der Diagonalstraßen entstehen an den Straßensternen die ungünstig geschnittenen, dreieckigen Grundstücke, die in einer Spitze gleich einem Bügeleisen auslaufen, als Wohnbaustellen schlecht verwertbar sind und vielleicht den einzigen Vorzug haben, daß sie in die Öde des Straßenschemas häufig — allerdings ungewollter Weise — einen erheiternd wirkenden Zug bringen.

Das angewandte System des Bebauungsplanes kann verkehrstechnisch ebensowenig wie wohnungspolitisch als zureichend gelten. Hinsichtlich der Verkehrsstraßen wird man zunächst gegen diese Kennzeichnung Widerspruch erheben; hat doch Antwerpen Straßenbreiten von 30, 40 m und darüber aufzuweisen; sind doch die großen Zugstraßen mit den

Anziehungspunkten der Monumentalgebäude auf das reichlichste ausgestattet. Gleichwohl ist die Anlage der Verkehrsstraßen keine befriedigende. In keinem einzigen Fall ist es gelungen, den Verkehrszug der Innenstadt in ungebrochener Weise nach den Außenbezirken fortzuleiten; stets findet an einer empfindlichen Stelle eine Unterbrechung des Verkehrslebens und der Verkehrsbewegung statt. Ein solcher Bruch des Verkehrszugs hat zugleich erhebliche wirtschaftliche Folgen; er ist gleichbedeutend mit einem Bruch in der Gestaltung der Grundstückswerte.

Die Anlage der Hauptstraßenzüge ermangelt ferner der städtebaulichen Gestaltungskraft. Es fehlt an der Herrschaft über die Architekturmassen, an dem plantechnischen Gedanken, der die einzelnen Bauten zu einer städtebaulichen Einheit zusammenfaßt. Somit können hier keine Städtebilder von ausgeprägter Eigenart entstehen. Die Bauwerke bleiben vereinzelt, der einzelne Baumeister sucht sich hervorzutun und durch Einfälle die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, und trotz des Aufwandes an großen Mitteln ergibt sich kein entsprechender Gesamteindruck. Städtebauliche Wirkungen, wie sie uns in der Innenstadt auf Schritt und Tritt begegnen und die sich uns derart einprägen, daß wir sie aus Tausenden herauserkennen, werden wir in Neu-Antwerpen kaum finden. Die großen Prachtstraßen erscheinen bedeutungslos, im einzelnen wie im ganzen ohne Charakter; wir glauben, sie überall und irgendwo schon gesehen zu haben.

Daß keineswegs etwa die gerade Richtung der Straße an sich zu bekämpfen und daß die gekünstelte Krümmung der Straße in neudeutscher Manier durchaus nicht zu empfehlen ist, wird in meinem Handbuch des Wohnungswesens des näheren dargelegt.

Für die weitere Entwicklung Antwerpens besitzt die Frage der Anlegung der Verkehrsstraßen eine gesteigerte Bedeutung. Die Niederlegung der Umwallung steht bevor und wird einen neuen Abschnitt städtischer Ausbreitung bringen. Der Plantechnik fällt hierbei die wichtige Aufgabe zu, die Angliederung der Außenbezirke zu sichern. Das seitherige System bietet hierfür keine befriedigende Lösung.

Eng verbunden mit der Straßenplanung ist die Anordnung und Verteilung der Freiflächen, das zweite der zuvor unterschiedenen Gebiete der Planbearbeitung. Der Antwerpener Bebauungsplan verfährt freigebig genug in der Beanspruchung öffentlicher Flächen; die breiten Straßen und die zahlreichen kleinen Plätze erfordern einen Aufwand an Gelände, der vielfach bis zur Landverschwendung geht. Die eigentlichen Grünflächen dagegen sind, wie dies bei den Städten der gleichen Plangestaltung stets der Fall, vereinzelt und inselmäßig an verschiedenen Stellen der Stadt eingestreut; in drei Stadtbezirken sind Parkflächen angelegt, denen außerhalb der Umwallung ein neuer großer

Park, ein hervorragendes Werk der Stadtverwaltung, hinzutritt. Diese Verteilung der Freiflächen ist eine Folge des seither festgehaltenen Systems der konzentrischen Stadtanlage, bei dem sich die Stadterweiterung durch eine um den Stadtkern gelegte Reihe von Ringen oder Gürteln vollzieht. Die Vorstellung der Gürtelführung der Stadterweiterung, aus älteren Zeitabschnitten ererbt, ist im festländischen Städtebau allgemein bis in die Gegenwart festgehalten worden; sie bekundet sich darin, daß in bestimmten Abständen eine bald einer ehemaligen Umwallungslinie folgende, bald aber ganz willkürlich eingeschobene breite Ringstraße gezogen wird, während größere Grünflächen vereinzelt als grüne Inseln oder Oasen im städtischen Häusermeer angelegt werden.

Die öffentlichen Parkanlagen in Antwerpen (Park und Pepinière) umfassen nur 18,5 ha, denen der Zoologische Garten und die Harmonie (private Gesellschaften) mit 10,25 ha hinzutreten. Als öffentliche Plätze sind noch die Place Verte mit 1 ha und die Place St. Jean mit 1,6 ha zu nennen. Auf die großen Prachtstraßen (Avenuen) dagegen entfallen 27,4 ha Geländefläche. Der Gesamtumfang der innerhalb der Umwallung gelegenen Fläche der Städte Antwerpen, Berchem und Borgerhout, die großen Hafenanlagen abgerechnet, beträgt 1532 ha. Als politische Gemeinde genommen hat Antwerpen ein Gebiet von 2262 ha, Berchem 654 ha, Borgerhout 279,6 ha. Der neue außerhalb der Umwallung angelegte „Nachtigallenpark“ hat in seinen gegenwärtig zugänglichen Teilen eine Größe von 68 ha und wird nach Fertigstellung der Gesamtanlage rund 100 ha einnehmen.

Der neue Städtebau muß sich von dem konzentrischen Schema vollständig frei machen und versuchen, zu einer Grundform zu gelangen, die dem Städtewesen der Gegenwart angemessen ist. In der Anordnung der Freiflächen sollte an der Stelle der Gürtelführung der Grundsatz der Keilführung treten, die sich in radialem Zug von den Außenbezirken bis zur Innenstadt erstreckt und die gesamte Stadtanlage mit frischer Luftzufuhr versorgt. Die städtebaulichen und hygienischen Aufgaben der Freiflächen sind erst erreicht, wenn das für öffentliche Zwecke beanspruchte Gelände nicht in fehlerhaften Formen verteilt, sondern auf wirkungsvolle Weise planmäßig zusammengefaßt wird.

Der Einwand liegt nahe, daß, selbst die Richtigkeit der dargelegten Auffassung zugegeben, der Zeitpunkt der praktischen Anwendung in dem ausgebauten Gebiet der Stadt versäumt sei. Gewiß ist eine Neuverteilung der Freiflächen bei abgeschlossener Bebauung nicht mehr möglich. Immerhin würde auch heute noch durch Zuhilfenahme der Prachtstraßen, der zahlreichen Sternplätze und der einzelnen Parks die Keilführung der Freiflächen bis zur Innenstadt wenigstens auf Teilstrecken erzielbar sein. In der Hauptsache allerdings wird die zu erwartende neue Stadterweiterung Anlaß geben, die seither befolgten Grundsätze auf ihren Wert zu überprüfen.

Auf dem dritten Hauptgebiet, dem des Wohngeländes, treten die Wirkungen des Bebauungsplanes in einfachster und unmittelbarster Weise hervor; sie zeigen sich in den Behausungsziffern, die wir zuvor kennen lernten. Die Urheber der Stadtplanung haben sich zweifellos von den Zusammenhängen zwischen Bodenparzellierung, Straßenbaukosten und Hausform keine Rechenschaft gegeben. Die Schablone des kostspieligen Straßennetzes wurde vielmehr auf jeden Bezirk der Stadterweiterung angewandt. Bei der vornehmen Wohnung sind die hieraus entstehenden Belastungen prozentual minder fühlbar; ob ein Haus von 60000 Frcs. Bauwert mit 5000 Frcs. Aufschließungskosten beschwert ist, mag von keiner ausschlaggebenden Bedeutung sein. Anders bei der Klein- und Mittelwohnung. Die Baustelle für das in den belgischen Städten übliche Kleinhaus hat eine Größe von etwa 125 qm; hier sind die Aufwendungen, die bei der schematischen Straßenanlegung für die Abtretung des Straßenlandes und der Straßenbaukosten zu leisten sind, von entscheidendem Einfluß; denn sie können von dem kleinen Eigenhaus nicht oder nicht allgemein getragen werden und erzwingen den Übergang zu größeren Hausformen. Kostspieliger Straßenbau und Einfamilienhaus für die Hauptmasse der Bevölkerung sind unvereinbare Dinge.

Vgl. hierzu oben S. 41 und 47.

Hat sich dieser Straßenaufwand für das Wohnungswesen gelohnt? Die vornehme und teuere Wohnung bleibt außerhalb unserer Erörterungen, die sich vielmehr nur mit der Mittel- und Kleinwohnung — den Volkswohnungen nach der niederländischen Bezeichnung — befassen. Vorweg ist zu bemerken, daß sich der Ausbau von Neu-Antwerpen unter ungewöhnlich günstigen wirtschaftlichen Bedingungen vollzog. Infolge der oben S. 57 erwähnten belgischen Verkehrspolitik ist der Anteil der eigentlichen Hafenarbeiter, die die billigste Wohnung gebrauchen, unter der Wohnbevölkerung Antwerpens an sich ein wesentlich geringerer als in den Welthandelsstädten gleicher Bedeutung. Unter den ortsansässigen Arbeitern gibt es allerdings breite Schichten, deren Lohn die mittleren und unteren Stufen nicht übersteigt. In großem Umfang aber zählt Antwerpen zahlungskräftige Arbeiter und Angestellte, die in den oberen Lohnklassen stehen und infolge ihres reichlichen Einkommens eine tragfähige Stütze des Wohnungs- und Grundstücksmarktes abgeben. Hierher gehören die Arbeiter der Diamantenindustrie, eine gehobene Arbeiterschaft, die vor dem Kriege ein Wocheneinkommen von 80 Frcs. und darüber erzielte. Auch die ortsansässigen Hafenarbeiter brachten es auf einen Tagesverdienst von 8 bis 10 Frcs. und mehr. Ungemein zahlreich sind, der Größe des Handelsverkehrs entsprechend, in kaufmännischen Betrieben die Angestellten und Arbeiter mit gutem und mittlerem Einkommen. All-

gemein bestand für diese große Zahl der auf Lohn- und Gehaltseinkommen Angewiesenen Jahrzehnte hindurch eine vorteilhafte Konjunktur, dem andauernden Aufstieg und der Zunahme des Wohlstandes von Antwerpen während dieses Zeitabschnitts entsprechend.

Unter solchen Vorbedingungen konnte sich der bei dem belgischen Arbeiter allgemein verbreitete Wunsch nach eigenem Hausbesitz — ein Ziel, das man selbst bei beschränkten Mitteln zu erreichen sucht — vollauf betätigen. Die Antwerpener Arbeiter und Angestellten bildeten eine willige Käuferschaft, bei der das Baugewerbe guten Absatz und reichliche Beschäftigung fand. Als das Einfamilienhaus für die breite Masse zu teuer wurde, kaufte man das Mehrwohnungshaus, in dem der Besitzer einen Teil für sich bewohnte, während er Untergeschoß oder Dachgeschoß abvermietete. Der Übergang zu der neuen Hausform vollzog sich infolge der gesteigerten, durch das städtebauliche System bedingten Aufwendungen; einen bestimmenden Einfluß auf die Entwicklung des Bodenpreises und der Bauform haben Käufer und Mieter hier so wenig wie anderwärts.

Während das Eigenhaus — das alte Dreifensterhaus — durch Vermehrung der Wohngeschosse zu einem Mehrwohnungshaus umgestaltet wurde, im übrigen aber seinen alten Grundriß beibehielt, gelangte ferner für die Kleinwohnung im einzelnen eine Hausform zur Aufnahme, die bestimmungsgemäß für Mietzwecke angelegt ist und auf jedem Geschoß zwei Wohnungen, insgesamt also je nach der Geschoßzahl vier bis acht Wohnungen enthält; ein Kleinwohnungsgebäude, ähnlich den im Rheinland vielfach verbreiteten. Auch die gemeinnützige Bautätigkeit bedient sich bei ihren Anlagen teilweise dieser Bauform. Daß die Umbildung der Hausformen dem Wohnungswesen in irgendeiner Richtung einen Gewinn gebracht habe, wird sich kaum behaupten lassen; weder hinsichtlich der Wohnweise, der Wohnräume, noch der Miete ist dies der Fall. Die Nachteile — um nicht zu sagen, die Rückschritte — aber ergeben sich ohne weiteres, wenn man die Kleinwohnungen der Rue de la Batterie oder eines anderen Kleinwohnungsbezirks mit der oben S. 102 wiedergegebenen Anlage der Place Lozana vergleicht.

Es sei bemerkt, daß die Bezirke in Neu-Antwerpen, die einen proletarisierten Eindruck machen, regelmäßig diejenigen sind, in denen das Eigenhaus mit abvermietbaren Kleinwohnungen oder das eine Anzahl von Kleinwohnungen enthaltende Mehrwohnungshaus sich findet. Die Straßen mit älteren Kleinhäusern, auch die der einfachsten Bauform, zeigen ein wesentlich besseres Aussehen. — Auch die öfter vorgebrachte Annahme, daß das Mehrwohnungshaus zu empfehlen sei, weil es dem kleinen Kapitalisten eine günstige Kapitalanlage bietet, entbehrt der Begründung. Der Kleinkapitalist mag, wie dies in Gent und Lüttich vielfach üblich, zwei

oder mehrere Kleinhäuser erwerben und sie in gleicher Weise durch Vermieten nutzen, wie es bei einem Stockwerk im Mehrwohnungshause geschieht.

Nach der städtebaulichen Seite hat das Straßenschema nur Mängel aufzuweisen. Wenn das System des Neu-Antwerpener Bebauungsplanes für die Verkehrsstraßen nicht befriedigt, so versagt es gerade vollständig in der Anlage von Wohnbezirken. Die starren Planfiguren der rechteckigen und dreieckigen Baublöcke gestatten keine freie Behandlung der Wohnbauten. Gewiß bietet eine Reihe von kurzen, mit besseren Einfamilienhäusern besetzten Wohnstraßen einen stattlichen Eindruck und zeugt von Wohlhabenheit. Aber dem Hauptteil des von geometrischen Linien durchzogenen Geländes ist eine für Wohnbezirke untaugliche Aufteilung gegeben. Die langgezogenen, nach Schnittpunkten verlaufenden Straßen, in denen selbst der Monumentalbau keine Geltung erlangt, sind dem Bau von kleinen Wohnhäusern besonders ungünstig; städtebaulich ansprechende Bilder, für die gerade das Kleinhaus durch Gruppenbildung und Zusammenfassung die besten Bedingungen bietet, sind hier nicht zu erzielen. Der Eindruck ist allgemein der gleiche; die Straßen wirken einförmig, und zwar trotz der aus dem Gefühl der Auflehnung gegen die Straßenschablone entwickelten Buntheit oder Buntscheckigkeit der einzelnen Wohngebäude.

B. Bauordnung. Baubelastungen.

Der Bereich der Bauordnung umfaßt in Antwerpen sowohl die Straßenanlegung, wie die Errichtung von Bauwerken. Hinsichtlich der Straßengattungen unterscheidet die Bauordnung öffentliche und private Straßen. Für die Anlegung oder Veränderung einer öffentlichen Straße ist ein Gemeinderatsbeschluß erforderlich, der nach belgischem Recht der Begutachtung durch den ständigen Ausschuß des Provinzialrates und der königlichen Bestätigung bedarf. Das Aufsichtsrecht in Bebauungsplansachen ist somit gegenüber der belgischen Selbstverwaltung ein weitgehendes und wesentlich schärfer ausgebildet als beispielsweise in Preußen. Es bestätigt sich hier die allgemeine Regel, daß gerade in den Ländern mit ausgedehnten Selbstverwaltungsbefugnissen eine besonders wirksame Gestaltung des Aufsichtsrechtes besteht.

Zu vergleichen sind Verordening betreffende het bouwen en de woningen vom 26. 11. 1906, in Kraft seit 13. 3. 1908; Belastingen op de wegenis vom 26. 6. 1904; Belasting op de Bouwingen en Herbouwingen von 1903.

Das Straßenland für eine öffentliche Straße muß nach der Verordnung über die Straßenlasten von 1904 seitens des Eigentümers unentgeltlich an die Gemeinde abgetreten werden. Als Mindestbreite für

die öffentliche Straße ist ein Maß von 12 m festgesetzt; doch bildet eine größere Breite die Regel. Die Anlieger haben ferner die Kosten der ersten Pflasterung gemäß den von der Stadtgemeinde zu treffenden Bestimmungen zu vergüten.

Als Privatstraßen dagegen gelten diejenigen Wegeanlagen, die von einem Grundeigentümer auf seinem Grundstück hergestellt werden und einen Anschluß an die öffentliche Straße haben. Die Anlegung einer solchen Privatstraße bedarf der Bewilligung durch die Gemeindebehörde; bei Neuanlagen soll die Mindestbreite 12 m für durchgehende Straßen und 10 m für Sackgassen betragen. Die Gemeindebehörde kann im übrigen die Erlaubnis der Errichtung von Gebäuden auch an solchen Privatstraßen erteilen, die seitens des Grundeigentümers vor Erlangung der vorgeschriebenen Bewilligung eröffnet worden sind, unter der Bedingung, daß die seitens der Gemeinde festzusetzenden Baufluchtlinien eingehalten werden.

Endlich gibt die Bauordnung noch Vorschriften über die Straßenverbindungen bei der Anlage von Wohnhöfen und der Bebauung von Binnengelände. Die Bauordnung stellt eine Begriffsumgrenzung für diese Form der Geländeerschließung auf und bezeichnet sie als „umbaute Flächen von Innengelände, die der Errichtung von Gesamtsiedelungen, sogenannten Arbeitersiedelungen, dienen“ (enclos, cours et espaces intérieurs où l'on veut construire des agglomérations dites cités ouvrières). Eine solche Anlage muß mit der öffentlichen Straße in Verbindung stehen durch einen Zugang, der mindestens 4 m Breite und im Fall der Überbauung eine freie Durchfahrtshöhe von 6 m besitzt.

Das Antwerpener Baurecht gibt demnach dem Grundeigentümer verschiedene Wege der privaten Geländeerschließung an die Hand, wenn es hierin auch nicht so weit geht wie das Baurecht der Stadt Gent, in dem das offensichtliche Bestreben vorwaltet, den Grundbesitzer selber zur baulichen Nutzbarmachung seines Geländes heranzuziehen und ihm die Aufschließung innerhalb der durch die öffentlichen Interessen gebotenen Grenzen zu überlassen. Einer unerwünschten Form der privaten Geländeerschließung kann die Stadtgemeinde im übrigen, abgesehen von den durch die Vorschriften der Bauordnung gegebenen Mitteln, durch die Anwendung des belgischen Enteignungsrechts entgegentreten, das der Gemeinde die Möglichkeit gibt, an jeder Stelle durch die Anlage von Straßen in die Geländeaufteilung einzugreifen.

Über das Baurecht von Gent vgl. Neue Studien, Bd. I, S. 26 f.

Von hochgeschätzter, in der Gemeindeverwaltung bewährter Seite (Me J. Schobbens) wurde ich darauf hingewiesen, daß in Antwerpen ein widerstandsfähiges Pflaster für die Straßen allgemein erforderlich sei, da

infolge des über die Stadt verbreiteten Güterverkehrs schwere Lasten durch das ganze Stadtgebiet zu befördern sind. Für das heutige Straßenschema erscheint diese Auffassung im wesentlichen zutreffend, wenn dies auch nicht durchgängig der Fall ist. In unseren Abbildungen S. 102 und 126 haben wir bereits Beispiele von verkehrsfreien Anlagen; in den neueren Stadtteilen findet sich ferner mehrfach die verkehrsgesperrte Wohnstraße und die Sackgasse, so die Finkenstraat, eine Anzahl sich totlaufender Wohnstraßen in der nördlichen Neustadt, dann die kleine Impasse Baudouin u. a. m. Wie das Beispiel der großen englischen Hafenstädte zeigt, bedarf im übrigen die Güterbewegung allgemein nur solcher Straßenzüge, die einen Durchgangsverkehr bieten; andere Straßen kommen hierfür kaum in Betracht. Es ist Sache des Bebauungsplanes und der Bauordnung, den Lastenverkehr von den reinen Wohnbezirken fernzuhalten, und die Aufgabe ist ohne jede Schwierigkeit lösbar; man kann sagen, daß sie sich bei richtiger Bodenaufteilung von selber erledigt. Allerdings ist zu bemerken, daß auch in der Wohnstraße und dem Wohnhof die — bei dem Wohngang fehlende — Möglichkeit bestehen muß, mit leichtem Wirtschaftsfuhrwerk an die Häuser heranzukommen, da sich sonst für die Bewohner Unbequemlichkeiten und Kosten in der Heranschaffung des Wirtschaftsbedarfs ergeben. Doch genügt für diese Zwecke eine leichtbefestigte Fahrbahn von 3 m Breite, eventuell mit einer Umkehr- und Ausweichstelle.

Die Straßenbreite ist bestimmend für die zulässige Höhe der Gebäude, mit der Maßgabe, daß die Breite der Straße durch die Gebäudehöhe um weitere 5 m überschritten werden darf. Von der Möglichkeit der Ausnutzung dieser Vorschrift wird indes nur in den Straßen der Altstadt — und auch hier keineswegs allgemein — Gebrauch gemacht; in dem Gebiet der seit 1860 angelegten Stadterweiterung ist dies nur in geringem Umfang der Fall. Die Straßen von Neu-Antwerpen haben durchgängig eine solche Breite, daß das Einfamilienhaus die darnach zulässige Höhe überhaupt nicht erreicht und daß sie auch von dem Höhenmaß des Zwei- und Dreiwohnungshauses nur selten überschritten wird. Als Höchstmaß der Gebäude sind 20 m festgesetzt, mit der Zulassung von Ausnahmen in bestimmten Fällen. Besondere Vorschriften gelten wiederum für die Anlage von Wohnhöfen und für die Innenlandbebauung; die Gebäudehöhe darf hier die Hofbreite nicht überschreiten, während für den Gemeinschaftshof eine Mindestbreite von 10 m gefordert wird.

Zahlenmäßige Vorschriften über die Mauerstärken werden durch die Bauordnung nicht gegeben; die Bauordnung beschränkt sich vielmehr auf die allgemeine Bestimmung, daß die Mauerstärke bei der Bauerlaubnis festgesetzt wird. Scheidemauern müssen in jedem Fall eine Stärke von 28 cm vom Erdgeschoß ab haben; sie sind ferner stets in Höhe von 0,40 m über die Dachkante zu führen. Die letzterwähnte Forderung erscheint bei dem Kleinhaus nicht angebracht; sie wirkt bauverteuernd und ist bei kleinen Gebäuden bautechnisch nicht

begründet. In den deutschen Bauordnungen ist die früher allgemein gültige Vorschrift neuerdings bezüglich des Baues von Kleinhäusern abgeschafft oder wenigstens erheblich gemildert worden. — Die Zimmerhöhen sollen im Erdgeschoß oder Hauptgeschoß mindestens 3,5 m, in den Stockwerken 3 m betragen, während für Zwischen- und Dachgeschoß und für Wirtschaftsräume im Halbkeller, Kellergeschoß (sous-sol) 2 m genügen. Die Anlage von Kellerwohnungen und die Benutzung der Kellergeschosse zu Wohnzwecken sind schlechthin verboten.

Unzulässig sind ferner verschließbare oder mit festen Bettstellen versehene Alkoven, die in den Niederlanden wie auch in Deutschland früher vielfach im Gebrauch waren; vgl. Städtebau in Holland, S. 212. Fachwerksbau ist innerhalb der Städte verboten und nur im Bereich des Festungsrayons zulässig. — Jedes Grundstück ist gegen die Straße mit einer Abschlußmauer, einem Gitter, einer Hecke oder einer sonstigen Abschließung zu versehen; eine Vorschrift, die allzu schematisch gefaßt erscheint und in Kleinhaussiedelungen kaum erforderlich ist.

Für das Verhältnis zwischen bebauter Fläche und Freifläche trifft die Bauordnung keine näheren Festsetzungen; es wird vielmehr nur allgemein vorgeschrieben, daß bei jedem Gebäude eine Hoffläche anzulegen ist, deren Größe die Baubehörde „gemäß den Umständen" bestimmt. Die Behörde kann hierbei gestatten, daß der Hofraum bis zu zwei Dritteln seines Umfanges mit einem Dach versehen wird, das jedoch nicht höher als in der Balkenlage des Erdgeschosses angebracht sein darf, so daß für die Obergeschosse der Luftraum ungeschmälert bleibt. Diese Überdachung des Erdgeschosses ist für Geschäftsgrundstücke vorteilhaft und beliebt, wird aber auch für Wohngrundstücke vielfach angewandt. Für die Binnenflächenbebauung und die Wohnhöfe wird im besonderen vorgeschrieben, daß, neben dem Gemeinschaftshof der Gesamtanlage, für jedes Einzelhaus eine Hoffläche anzulegen ist. Durch diese Bestimmung wird erreicht, daß die feste Anmauerung der Rückwand, wie sie in den alten Wohnhöfen üblich war, vermieden und die Durchlüftbarkeit der Kleinhäuser gesichert wird; vgl. die Grundrisse Abb. 20 und 23 und die Bemerkungen oben S. 103.

Im Bereich der Wohnungsaufsicht sind in Antwerpen bereits i. J. 1893 die entsprechenden Einrichtungen geschaffen worden. Für das gesamte Stadtgebiet besteht ein Ärzteausschuß, dem die allgemeine Überwachung der den Gesundheitszustand berührenden Verhältnisse obliegt. Ferner ist für jeden der 10 Stadtbezirke je ein örtlicher Gesundheitsausschuß eingesetzt, dem die Wohnungsbesichtigung übertragen ist.

Auf Grund von Wohnungsbesichtigungen der Gesundheitsausschüsse wurden i. J. 1914 in 168 Fällen Ausbesserungs- und Reinhaltungsarbeiten

angeordnet und durchgeführt. Eine weitere Anzahl von Wohnungsbesichtigungen wurde durch die berufsmäßig tätigen Beamten der städtischen Hygiene vorgenommen; besichtigt wurden 1883 Wohnungen und 199 Unterkunftsstätten für Seeleute. Von den untersuchten Seemannsherbergen zeigten sich nur 99 als vollständig einwandsfrei. Die Beanstandungen in den Wohnungen wurden zumeist ohne Weiterungen erledigt; nur in 12 Fällen mußten die Eigentümer durch polizeilichen Befehl zur Vornahme von Ausbesserungen angehalten werden; Rapport sur les opérations du service d'hygiène, Antwerpen 1915.

Über die für die Wohngänge im besonderen geforderten gesundheitlichen Vorkehrungen gibt Art. 85 der Bauordnung nähere Bestimmungen. Die Kleinhäuser müssen jährlich einmal mit Kalktünche abgeputzt werden (weißen, witten = tünchen), eine Arbeit, die zumeist von den Mietern selber vorgenommen wird.

Die Gesamtrichtung der Antwerpener Bauordnung zeigt, daß sie der privaten Bautätigkeit nur wenige Beschränkungen auferlegt und eine weitgehende Freiheit der Entwicklung gestattet. Hierbei ist jedoch nicht zu übersehen, daß in Antwerpen, wenn auch nicht mehr das Einfamilienhaus, so doch die kleinen Hausformen mit 2—3 Wohnungen die allgemeine Regel im Bauwesen bilden, so daß die umfangreichen Vorschriften, die das Vielwohnungshaus nötig macht, hier an sich in Fortfall geraten. Die Bauordnung hat nur mit einfachen Verhältnissen zu rechnen und kann sich auf eine geringe Zahl von Eingriffen beschränken. Zu erwähnen ist weiter, daß die Bauordnung in Antwerpen, wie nach belgischem Recht allgemein, zugleich die Straßenanlage regelt und somit ein Gebiet einbezieht, das wir in Deutschland in der Hauptsache dem Bebauungsplan zuweisen. Die Behandlung des Straßenbaues ist in der Antwerpener Bauordnung im wesentlichen eine schematische, und dem entspricht auch die tatsächliche Handhabung in der Praxis. Die Mittel einer Einwirkung auf den Kleinwohnungsbau und seine wirtschaftsgemäße Gestaltung, wie sie die Differenzierung der Straßenanlegung bietet, werden in der Bauordnung kaum genutzt.

Unter den die Bautätigkeit treffenden Lasten wurden die Kosten der Landabtretungen und der Straßenpflasterung bereits S. 109 erwähnt. Für die Anlage des Bürgersteigs sind 10 Frcs. für den Quadratmeter Fläche, für ein Kleinhaus von 5,5 m Grundstücksbreite bei 2,5 m Steigbreite also 137,5 Frcs. zu entrichten. Für den Bau der Kanalisationsröhren wird ein Betrag von 12 Frcs. für den laufenden Meter Straßenfront erhoben. Zu diesen mehr als Gebühren und Beiträge anzusprechenden Lasten tritt eine besondere Besteuerung der Neubauten und Umbauten, die i. J. 1903 eingeführte „Taxe sur les constructions et reconstructions". Die als reine Bausteuer ausgebildete Abgabe ergreift jeden durch Neubautätigkeit hergestellten Wert und wird nach

dem Kubikmeter umbauten Raumes berechnet. Die Abgabe ist indes abgestuft in 10 Klassen. Die I. Klasse beginnt mit dem hochwertigen Innenstadtgelände bei dem Groenplaats, der Place de Meir und dem inneren Teil der Nationalstraat; die II. Klasse enthält gute Geschäftslagen der Altstadt, die III. Klasse die großen Zugstraßen, wie den äußeren Teil der Nationalstraat, die Brederodestraat; die folgenden Klassen reihen die Grundstücke ein in einer unter genauer Berücksichtigung des Grundstückswertes vorgenommenen Einteilung. Der volle Grundbetrag der Abgabe wird in Klasse I erhoben; er ermäßigt sich um ein Zehntel für jede folgende Klasse und sinkt somit in der letzten Klasse auf ein Zehntel der Grundgebühr.

Der Anfangssatz der Abgabe beträgt in Klasse I 1 Frc. auf den Kubikmeter umbauten Raumes für die ersten 5 m Gebäudehöhe; 50 Cent. für die folgenden 5 m und 25 Cent. für die das Maß von 10 m übersteigende Gebäudehöhe. Setzen wir ein Kleinhaus von typischen Abmessungen voraus — etwa 5,5 m Baustellenbreite, 9,50 m Tiefe, 3,50 m Zimmerhöhe für zwei Vollgeschosse und 2,6 m für das Dachgeschoß, zusammen 501,6 cbm — so würden nach der Vollgebühr für Klasse I zu entrichten sein: 5,50 × 9,5 × 5 m Höhe = 261,25 cbm zu 1 Frc. und 5,50 × 9,5 × 4,6 m Höhe = 240,4 cbm zu 50 Cent., zusammen 381,45 Frcs. Für Klasse VI mit fünf Zehnteln Grundgebühr ergeben sich 190,70 Frcs., für Klasse X mit einem Zehntel Grundgebühr 38,15 Frcs. Nebengebäude zahlen nur ein Viertel der Abgabe; doch sind bei späterem Umbau oder bei Benutzung zu Wohnzwecken die übrigen drei Viertel des Betrages nachzuzahlen; Belasting op de Bouwingen en Herbouwingen, Antwerpen 1915.

Die Steuer verdient nach ihren Grundsätzen wie nach ihren Wirkungen unsere Beachtung. Nach der grundsätzlichen Seite wird man vielleicht einwenden, daß eine die Bautätigkeit belastende Besteuerung schwerlich zu empfehlen sei. Es bedarf indes der Hervorhebung, daß derjenige Bezirk, der den hauptsächlichen Geländevorrat für die Neubautätigkeit Antwerpens umschließt — der Stadtteil Kiel — in ganz überwiegendem Umfang der X. Klasse zugeteilt ist. Ein Kleinhaus mit den reichlichen Abmessungen von 502 cbm umbauten Raumes zahlt hier 38 Frcs. Bausteuer; ein Betrag, der nicht allzu schwer ins Gewicht fällt. Demgegenüber ist darauf hinzuweisen, daß ein Kleinhaus gleichen Umfangs allein für die Anlegung des Bürgersteigs 137,50 Frcs. zu zahlen hat, während die Kosten für Landverlust und Pflasterung mit noch weit höheren Summen hinzutreten.

Auch in der IX. Klasse ist die Bausteuer noch nicht stark fühlbar; ihre Wirkung beginnt in den höheren Stufen und tritt mit merklichen Sätzen erst in den hochwertigen und innenstädtischen Lagen hervor. Hier aber sind die Grundstücke in überwiegender Zahl bereits überbaut; es handelt sich für den Besteuerungsfall nicht um erst-

malige Neubautätigkeit, sondern um Abrißgrundstücke, auf denen nach Wertsteigerung des Bodens ein Neubau aufgeführt wird, oder um die Ausnutzung von seither als Freiflächen und Gärten dienendes Gelände bei innenstädtischen Grundstücken. In beiden Fällen wird man die Erhebung einer Abgabe als gerechtfertigt, zum Teil sogar als wünschenswert ansehen. Der steuertechnische und wohnungspolitische Wert einer Neubauabgabe wird somit nach dem System der Abstufung und der Einteilung der einzelnen Klassen zu beurteilen sein. Wo, wie dies in Antwerpen der Fall, die Besteuerung im wesentlichen die weitere Ausnutzung des bereits überbauten und im Werte gestiegenen Bodens trifft, das erstmalig zur Bebauung gelangende Gelände dagegen wenig beschwert, wird man die Regelung als annehmbar bezeichnen dürfen.

Vom Grundbesitz wird ferner als jährliche Abgabe eine Grundsteuer erhoben, mit 7 % bei einem Grundstücksertrag von 5000 Frcs., 6 % bei 2500 Frcs. und 5 % bei geringerem Ertragswert. Für den Kanalisationsanschluß sind jährlich von Wohnhäusern 25 Frcs., von Geschäftshäusern 50 Frcs. zu zahlen. — Bei Neubauten ist eine Abgabe zu entrichten für die Beanspruchung der öffentlichen Straße zur Lagerung von Baumaterial und zur Errichtung eines Bauzaunes.

C. Bautätigkeit und Hausbesitz.

Wenn wir die Bau- und Siedelungsweise von Antwerpen erörtern, müssen wir, wie zuvor bei Brüssel, die Siedelungsgesamtheit in Betracht ziehen und gleich dem Begriff Groß-Brüssel eine siedelungstechnische Einheit Groß-Antwerpen unserer Darstellung zugrunde legen. Zu dieser Gesamtheit zählen die bereits erwähnten, innerhalb der Antwerpener Festungsmauer gelegenen Städte Berchem und Borgerhout, ferner der Vorort Kiel, der kommunalpolitisch bereits zu Antwerpen gehört, während eine Reihe anderer Außengemeinden, wie Wilrijk, Deurne, Merxem in Erwerb, Wirtschaft und Verkehr vollständig nach Antwerpen gravitieren.

Antwerpen, Berchem und Borgerhout gelten als sogenannte „alte Siedelungsgesamtheit“ (vroegere agglomeratie), der eine Reihe von Außengemeinden, wie Hoboken, Merxem, Deurne u. a., insgesamt 16, als „Nieuwe agglomeratie“ hinzutreten; s. die Angaben in der Veröffentlichung: Wedstrijd voor het Benuttigen der Beschikbare Gronden ten Gevolge de Slechting der Versterkte Omheining van Antwerpen, Ministerie van Landbouw en Openbare Werken, 1911, S. 30 f.

Ganz wie in Groß-Brüssel können wir auch in den einzelnen Gemeinden von Groß-Antwerpen jeweils einen älteren Stadtkern und eine örtlich selbständige Bauweise unterscheiden von der in den letzten Jahrzehnten unter dem gleichmachenden Einfluß der Hauptstadt entstandenen Entwicklung. Die Gemeinde Borgerhout erweckt in ihren

älteren Bezirken durchaus den Eindruck einer wohlhabenden Mittelstadt. Seit Jahren hat sich hier der Beamte und kaufmännische Angestellte von Antwerpen, sobald er über Ersparnisse verfügte, niedergelassen und einen kleinen Hausbesitz erworben; während des Krieges sind ferner Landwirte, die bei den stark gestiegenen Nahrungsmittel- und Bodenpreisen zu Vermögen gelangten, nach der Stadt gezogen. Vielfach findet sich in den älteren, behäbigen Straßen das Einfamilienhaus, zum Teil untermischt mit dem Zweiwohnungshaus, in dem der Besitzer ein Geschoß abvermietet. Das bürgerliche Einfamilienhaus steht durchschnittlich in einer Miete von 80 Frcs., das Zweiwohnungshaus von 100 Frcs. monatlich. In den Arbeiterbezirken ist noch das alte Kleinhaus anzutreffen, das mit einem reichlichen Stück Gartenland ausgestattet ist; die Miete beträgt hier ca. 25 Frcs. monatlich, während für eine Geschoßwohnung in den neuen Etagenhäusern der gleiche Preis zu zahlen ist, jedoch ohne den wohnungstechnischen und wirtschaftlichen Vorteil der Landzulage.

In großem Umfang hat sich das ältere Kleinhaus mit eigenem Garten in der Gemeinde Berchem erhalten. In zahlreichen Straßen stehen hier die Reihen alter Kleinhäuser, denen regelmäßig ein einträgliches Stück Nutzland zugeteilt ist; die Miete beträgt ca. 25—27 Frcs. monatlich (6—7 Frcs. Wochenmiete). In den neueren Wohnvierteln mit ihren größeren Gebäudeabmessungen begegnet man öfter einer aufdringlichen, geradezu außer Rand und Band geratenen Architektur, die sich in geschmackswidrigen Zutaten nicht genug tun kann; trotz dieses übertriebenen Aufwandes bieten die Straßen den Eindruck eines charakterlosen, unbedeutenden Städtebaues. — Ähnliche Gegensätze zwischen älterer und neuer Bauweise zeigen sich in den Außengemeinden Deurne und Merxem, die eine starke Arbeiterbevölkerung beherbergen. Bei den älteren, bis in die neunziger Jahre errichteten Arbeiterwohnungen herrscht das Kleinhaus für eine Familie vor; die neueren Bauten werden in überwiegender Weise als dreigeschossige Mehrwohnungshäuser angelegt, in denen der Arbeiter ein „Kwartier“ — Geschoßwohnung — einnimmt.

Die Mieten stehen in Merxem niedriger als in Berchem; für das ältere Kleinhaus werden etwa 20 Frcs. für ein Kwartier, in den neueren Häusern 18—22 Frcs. bezahlt.

In einer lebhaften Entwicklung und Umgestaltung ist der Antwerpener Außenbezirk Kiel begriffen; während an der Gemeindegrenze bei Hoboken noch das bescheidene Kleinhaus für die Arbeiterbevölkerung steht, bildet sich das stadteinwärts gelegene Gebiet zu einem Stadtteil für Mittel- und Großwohnungen aus. Die alte Hauptstraße ist wesentlich verbreitert worden; die abzweigenden Straßen

sind in dem üblichen Straßennetz angelegt. Eine starke Bautätigkeit hatte sich hier bis zum Kriegsausbruch entfaltet und mehrgeschossige Häuser mit Mietwohnungen, aber auch das Einfamilienhaus für die wohlhabenden Klassen, hergestellt.

Die Behausungsziffer für Antwerpen ergibt, wie früher bemerkt, 8,11 Bewohner auf ein Gebäude, während die Ziffer für Borgerhout 6,7, für Berchem 5,98 beträgt. Aus diesen Zahlen konnten wir bereits ersehen, daß für die Bautätigkeit hier das große Vielwohnungshaus und Massenmiethaus vollständig ausscheiden. Im Antwerpener Wohnungswesen kommen vielmehr nur die früher erörterten Bautypen in Betracht: für den starken Bestand an Kleinwohnungen der älteren Zeitabschnitte, sowie für die Wohnung der vermögenden Klassen noch in der Gegenwart, die Hausform des Einfamilienhauses; für die kleine und Mittelwohnung der neueren Zeitabschnitte dagegen in überwiegendem Maße das Mehrwohnungshaus. Die Mehrzahl der Wohngebäude von Antwerpen steht im Eigentum von Einzelhausbesitzern, denen jeweils nur ein Haus zugehört. Zugleich ist auch die Innehabung mehrerer Häuser durch einen Besitzer — sogenannter „mehrfacher Hausbesitz" — stark verbreitet. Eine einseitige Verteilung des Grundbesitzes findet hierbei jedoch nicht statt; ebensowenig tritt eine gesonderte oder organisierte Vertretung von Grundbesitzerinteressen hervor. Die Erklärung, die mir früher Prof. Ernest Mahaim für das Fehlen eines Gegensatzes zwischen Hausbesitz und Bevölkerung in Lüttich gab: *„Nous n'avons pas vos syndicats de propriétaires"* [1]), trifft auch für Antwerpen zu.

Mietwohnungen gibt es somit in Antwerpen in den Mehrwohnungshäusern, wie auch in dem Einfamilienhaus. Eine in der kontinentalen Wohnungsliteratur weitverbreitete Auffassung pflegt das Einfamilienhaus schlechthin mit dem Eigenbesitzhaus gleichzustellen. Die Annahme ist irrtümlich; das Einfamilienhaus kann in gleicher Weise Miethaus sein wie das Vielwohnungshaus, und in den Ländern mit Kleinhaussystem ist dies allgemein der Fall. In England dient das Einfamilienhaus, oder sagen wir Einwohnungshaus, regelmäßig als Miethaus und Kapitalsanlage. Auch der Niederländer denkt bei dem Eeen-gezinshuis nur an die Hausform, nicht an das Eigentumsverhältnis. In den belgischen Provinzstädten, in denen das Einfamlienhaus vorherrscht, ist es selbstverständlich, daß das Einwohnungshaus als Miethaus abgegeben wird; s. oben S. 112. Ebenso werden in Antwerpen die vorhandenen Kleinhäuser, wie wir in den früheren Kapiteln gesehen haben, vielfach zu Mietzwecken genutzt.

Während das ältere Kleinhaus und selbst die neuere Bauweise bis zu den 70er und 80er Jahren des 19. Jahrhunderts eine weitgehende Einheitlichkeit der Bautypen zeigen, läßt sich für das Antwerpener Mehrwohnungshaus des jüngsten Zeitabschnittes keine einheitliche Form angeben. Im all-

1) Neue Studien, I, S. 190.

gemeinen kann bemerkt werden, daß das Mehrwohnungshaus entweder lediglich Kleinwohnungen — je eine in jedem Geschoß — enthält; oder daß es eine Mischform darstellt, in der die Mittelwohnung mit der Kleinwohnung verbunden ist. Kleinwohnungsgebäude der erstgenannten Gattung finden sich in größerer Zahl in der Nähe des Hafens (Rue de Londres, de Naples u. a. m.); sie ähneln in Anlage und Wohnungsgrundriß den in meinem „Städtebau in Holland" geschilderten Mehrwohnungshäusern von Amsterdam und Rotterdam. In den eigentlichen Wohnbezirken bevorzugt die private Bautätigkeit der letzten Jahre ein Mehrwohnungshaus, in dem der Eigentümer eine Mittelwohnung von zwei Geschossen einnimmt, während ein Obergeschoß und häufig noch ein Mansardengeschoß als Kleinwohnung abvermietet werden. Für den vielfach verbreiteten Haustypus der jüngsten Zeit wird nach freundlicher Mitteilung der Direction de la voirie das Beispiel Abb. 34 gegeben; die Baustellenbreite beträgt bei diesen Häusern allgemein 5 bis 6 m; die Abmessungen der Tiefe bewegen sich zwischen 15 bis 25 m, die der Gebäudehöhe zwischen 10 bis 15 m. Die Einteilung der Obergeschosse ist die gleiche wie in dem Grundriß des Erdgeschosses der Abb. 34.

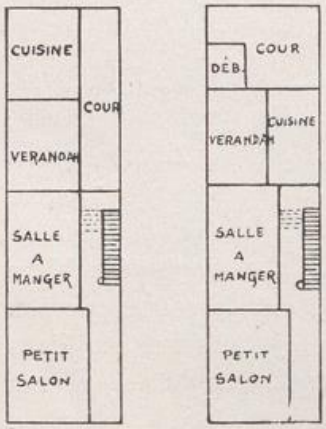

Abb. 34.

Die Errichtung von Wohngebäuden erfolgt, wenn wir von dem gemeindlichen und gewinnlosen Wohnungsbau absehen, entweder für feste Rechnung eines bestimmten Auftraggebers (Eigenbau) oder seitens eines Bauunternehmers auf Spekulation zum Zweck des Weiterverkaufs (Handelsbau). Dem Bau für feste Rechnung kommt in Antwerpen eine große Bedeutung zu, eine größere als selbst in dem benachbarten Holland. Bei dem Arbeiterstand und dem Mittelstand besteht, wie früher bemerkt, in großem Umfang der Wunsch nach Hausbesitz; günstige Einkommens- und Wirtschaftsverhältnisse haben es den breiten Schichten ermöglicht, dieses Streben nach Eigenbesitz zu verwirklichen. Hierzu tritt als mächtiger Förderer der Ansiedelung die belgische Wohnungsgesetzgebung, die den Hauserwerb auch den minderbemittelten Volksteilen durch eine treffliche Kreditorganisation zugänglich macht.

Die Wirksamkeit der auf Grund der Wohnungsgesetzgebung geschaffenen Kreditgesellschaften und die Einrichtungen der mit Hypothekarlebensversicherung verbundenen weitgehenden Kreditgewährung sind Neue Studien, I, S. 55 f. dargestellt; ein Beispiel aus dem Antwerpener Kleinhausbau ist a. a. O. S. 72 wiedergegeben. Für den Eigenbau wird ferner seitens privater Kapitalisten Realkredit zu günstigen Sätzen gewährt. Kapitalsanlagen werden vielfach durch die mit Vermögensverwaltungen betrauten Notare vermittelt. Weiter geben die Hypothekenkassen und die Versicherungsgesellschaften Hypotheken, die allgemein mit Tilgung verknüpft sind; die Annuität ist hierbei die übliche Form des hypothekarischen Darlehens.

Eine Verbindung von Bodengesellschaft, Baugesellschaft und Kreditanstalt stellt die Aktiengesellschaft „Vooruitzicht“ dar, die, i. J. 1905 aus kleinsten Anfängen gegründet, heute über 3 Millionen Frcs. eigenes Kapital und Reserven und $1^1/_4$ Millionen Sparkasseneinlagen verfügt. Die Gesellschaft erwirbt und parzelliert Gelände und führt für die Käufer ihrer Baustellen Baulichkeiten aus. Für die Bauten wird ein weitgehender Kredit gewährt zu 4 % für die erste und $4^1/_2$ % für die zweite Hypothek; von den hypothekarischen Darlehen sind jährliche Rückzahlungen zu leisten, die die Gesellschaft für praktischer hält, als die Annuitätentilgung. Insgesamt sind durch die Gesellschaft bis zum Kriegsausbruch 500 Wohnhäuser erbaut worden. Die Gesamtumsätze in den verschiedenen Zweigen des Geschäfts haben sich von 1,4 Millionen Frcs. i. J. 1905 auf $156^1/_2$ Millionen i. J. 1914 entwickelt.

Auf dem Gebiet des Handelsbaues wurden bereits während der letzten Jahre vor dem Kriege Arbeiterwohnhäuser seitens der Bauunternehmer nur wenig mehr hergestellt. Der spekulative Unternehmerbau beschäftigte sich vorzugsweise mit der Errichtung von mittleren und größeren Wohnungen. In ähnlicher Weise, wie man in den holländischen Großstädten den Rückzug der Privatunternehmer vom Kleinwohnungsbau mit der Wohnungsgesetzgebung in Zusammenhang bringt, scheint auch in den Unternehmerkreisen von Antwerpen die Meinung zu bestehen, daß die Herstellung von Kleinwohnungen Sache der durch das Wohnungsgesetz geschaffenen Sociétés de Crédit geworden sei. Daß diese Auffassung von der Wirkung der Gesetzgebung in Holland eine irrtümliche ist, habe ich Städtebau in Holland S. 402 gezeigt; auch in Antwerpen ist die Abkehr der Unternehmer auf andere Ursachen zurückzuführen, namentlich auf das Steigen der Bodenpreise, das den Unternehmer vom Kleinwohnungsbau abdrängt und ihn auf den Bau teurerer und einträglicherer Wohnungen hinweist.

Die Entwicklung der Bodenpreise zeigt in Antwerpen ähnliche Verhältnisse, wie wir sie früher für Groß-Brüssel erörtert haben; der Abstand des Preises zwischen Rohland und fertiger Baustelle ist hier ein bedeutender und prozentual unvergleichlich größer als in den Stadterweiterungsbezirken anderer belgischer Großstädte. Die Ursachen sind zuvor erörtert worden; sie liegen in dem überaus kostspieligen und namentlich das Kleinhaus schwer treffenden System des Städtebaues. Die Kosten des Straßenbaues und der Geländeerschließung erscheinen auch in Antwerpen als stärkster Faktor der Bodenpreisbildung; sie belasten den Boden hier mit einem Betrag, der über den Verkaufspreis der fertigen Baustelle in den belgischen Großstädten, die ein einfaches Erschließungssystem anwenden, hinausgeht. Die Preisbewegung vom Rohland zur Baustelle ergibt demgemäß eine weite Spannung; sobald das Gelände aufgeteilt und mit Straßen ausgestattet ist, tritt ein Zu-

schlag hinzu, der sich auf rund 18 bis 25 Frcs. für den Quadratmeter beziffern läßt.

Rohgelände wurde innerhalb der Stadtumwallung noch um 1890 zu 2—3 Frcs. für den Quadratmeter verkauft; auch der Baugrund im Bezirk der Place Lozana (oben S. 102) wurde seinerzeit zu diesem Preis bezahlt. In den südlichen wie in den nördlichen Stadtbezirken war Gelände in dem weiten, durch die neue Umwallung umschlossenen Gebiet zu mäßigem Preis zu haben. Mit der Baureifmachung und Straßenerschließung änderte sich der Preisstand. Baugelände ist gegenwärtig innerhalb des Stadtwalls nur noch in beschränktem Maße vorhanden; in den für die billige Kleinwohnung in Betracht kommenden Bezirken (wie der X. Bezirk, im Norden der Stadt) stellt sich der Preis auf etwa 25 Frcs. für den Quadratmeter. In dem zuvor erwähnten Außenbezirk Kiel, kommunalpolitisch mit Antwerpen verbunden und weite Ausdehnungsflächen bietend, war noch um 1910 Gelände zu 6 Frcs. für den Quadratmeter verkäuflich; gegenwärtig wird man für den Kleinwohnungsbau hier 23—25 Frcs., für günstige Lagen 40 Frcs. ansetzen müssen. In den Neubaubezirken der wohlhabenden Klassen stellen sich die Preise entsprechend höher, während Baustellen innerhalb der Umwallung an den großen Prachtstraßen, den avenues de Luxe, einen erheblich höheren, den Stand von 100 Frcs. für den Quadratmeter überschreitenden Preis erzielen.

Der weite Abstand der Bodenpreise beruht, was kaum mehr der Betonung bedarf, auf dem Zusammenwirken einer Reihe von Umständen. Zunächst ist naturgemäß die Verschiedenheit der Lage und der Verwertbarkeit — Arbeiterbezirk bzw. vornehmer Wohnbezirk — zu berücksichtigen. Ferner kommt die Festungseigenschaft Antwerpens in Betracht, durch die die unbehinderte Ausdehnung gerade während einer Zeit starken Wachstums und wirtschaftlichen Gedeihens unterbunden war. Als wesentlicher und, was besonders hervorzuheben ist, abänderlicher Faktor tritt indes das System des Straßenbaues und der Geländeerschließung hinzu. Wenn es nach unseren früheren Erörterungen noch der Anfügung eines Beispiels bedurft hätte, so ist es durch die Preisentwicklung des Bezirks Kiel gegeben, wo die weite Spannung in dem Bodenpreis unvermittelt vor unseren Augen mit der Straßenerschließung eintritt.

Bei meinen Besprechungen in Antwerpen wurden mitunter ähnliche Anschauungen wie die bei Schaerbeek oben S. 48 erwähnten, wenn auch nicht in gleich absonderlicher Form, vorgebracht. Im allgemeinen wurden indes von den Fachkreisen die Mängel des Stadterweiterungssystems anerkannt.

Über die Wohnungsmieten sind in den voraufgehenden Abschnitten im einzelnen Angaben gemacht worden. Für die billigen Klein-

wohnungen der Altstadt in den Wohnstraßen und Gängen ist die normale Miete auf 4—5 Frcs. die Woche = 208—260 Frcs. jährlich anzusetzen, während für die minder gut gehaltenen Wohnungen 3,50 Frcs. und weniger gezahlt werden. Die Mehrzahl dieser Altstadtwohnungen besteht aus alten Kleinhäusern der früher besprochenen Form. Für die neueren Arbeiterbezirke lassen sich bei der großen Verschiedenheit der einwirkenden Umstände ähnlich gleichmäßige Sätze nicht angeben. Immerhin wird man für die Kleinwohnung der Bauweise und Ausstattung, wie sie in den bis etwa 1890 entstandenen Bauten geboten wird, als normale Miete durchschnittlich 25 Frcs., monatlich = 300 Frcs. jährlich annehmen dürfen. In den neueren Mehrwohnungshäusern stellt sich die Miete höher und wird für die Dreizimmerwohnung etwa 35 Frcs. monatlich betragen.

Die vorstehenden Angaben beziehen sich auf den Mietestand, wie er sich vor dem Kriege entwickelt hatte. Infolge der Kriegsereignisse sind bedeutende Verschiebungen eingetreten; in zahlreichen Fällen ist die Miete seitens der Hausbesitzer, namentlich in den Kleinwohnungen der billigen Preislagen, wesentlich, allerdings nur vorübergehender Weise, ermäßigt worden.

Dem privaten und erwerbsmäßigen Wohnungsbau tritt die Bautätigkeit unter Gewinnverzicht gegenüber, als deren Trägerin in Antwerpen vor allem die Stadtgemeinde und die städtische Wohltätigkeitspflege zu nennen sind. Die erste Anregung zu dem gemeindlichen Wohnungsbau in Antwerpen — und hiermit in Belgien überhaupt — wurde i. J. 1849 durch die Armenverwaltung gegeben, die den damaligen Wohnungsmangel durch Erbauung städtischer Kleinwohnungen lindern wollte, zunächst aber mit ihren Anträgen nicht durchdrang. Nachdem i. J. 1860 der städtischen Wohltätigkeitspflege bei der Geländeenteignung für die neue Festungsumwallung eine größere Geldsumme zugefallen war, wurde der alte Plan aufgenommen und alsbald verwirklicht. Die bis z. J. 1865 fertiggestellten, im Norden der Stadt gelegenen 41 Arbeiterhäuser waren rasch von Mietern besetzt; bei der starken Nachfrage ließ die Verwaltung in den folgenden Jahren vier Gruppen von Neubauten errichten. Im Jahre 1881 wurde im südlichen Bezirk der Stadt der Bau städtischer Arbeiterwohnungen unternommen. Insgesamt sind seitens der Stadt in dem Nordbezirk 442 und im Südbezirk 295 Kleinwohnungen erbaut worden, die durch die städtische Wohltätigkeitspflege verwaltet werden. Die Bauweise ist eine verschiedene; zum Teil wird die Form des Einfamilienhauses, zum größeren Teil die des Zwei- und Vierwohnungshauses angewandt.

Während die Gemeinde ihre Kleinwohnungsbauten in der Hauptsache an besonderen Wohnstraßen oder auch an Straßen der üblichen Gattung errichtet, wurde in einem Einzelfall die Bauform eines Wohn-

hofs gewählt, die unsere Abb. 35 wiedergibt. Die Anlage besteht aus zwei Reihen und drei Gruppen von Kleinhäusern, die je vier Wohnungen enthalten und eine geräumige mit Grünpflanzungen versehene Freifläche umgeben. Der Wohnhof, Geelhandsplaats bezeichnet, liegt in dem nördlichen Arbeiterbezirk und wurde in d. J. 1872—74 erbaut.

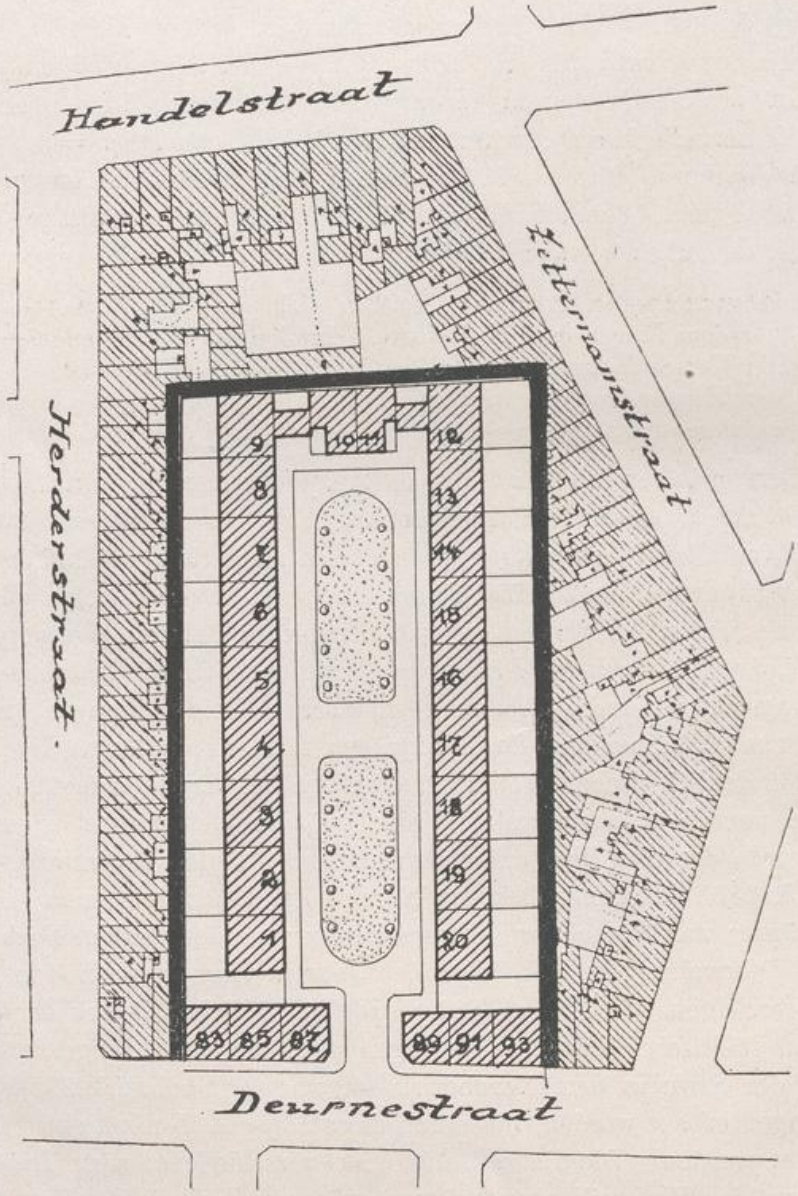

Abb. 35. Geelhandsplaats.

Vgl. zu dem städtischen Wohnungsbau: Florian van der Ven, het Weldadigheidsbureel van Antwerpen, Antwerpen 1908, S. 135 f; Bureel van Weldadigheid, Bestuurlijk Verslag, Antwerpen 1913. Der städti-

schen Verwaltung unterstehen ferner, wie früher erwähnt, die von alter Zeit überlieferten Wohnungsstiftungen, deren Wohnungsbestand neuerdings durch Anstaltsbauten vermehrt wurde; vgl. Bericht Bestuur der Burgerlijke Godshuizen van Antwerpen, 1916.

Die städtebauliche Entwicklung Antwerpens läßt uns drei große Perioden erkennen: Das Mittelalter als die Zeit einer städtischen Ausbreitung, die sich über den weiten Raum von drei Jahrhunderten erstrecken konnte; den Hochstand wirtschaftlichen Gedeihens im 16. Jahrhundert, dem allerdings nur eine nach Jahrzehnten rechnende Dauer des Glanzes beschieden war; schließlich den neuen Aufschwung und die große Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts. Nur das Mittelalter brachte ein selbständiges System der Geländeerschließung, das Gesamtgebiet der Bodenentwicklung umfassend, das wir versucht haben, in seinen Grundzügen zu schildern und der Gegenwart erneut vor Augen zu führen. Die damals ausgebildeten Anschauungen scheinen in mancher Hinsicht den Bestrebungen unserer eigenen Zeit mehr zu bieten als die uns zeitlich näher liegenden Abschnitte.

Die zweite kurze Periode des 16. Jahrhunderts zeigt uns die Stadtverwaltung von Antwerpen durchaus auf der Höhe der machtvollen Stellung, die die Scheldestadt in dem Wirtschaftsleben der Zeit einnahm. In einer den zeitgenössischen Zuständen weit voraufgehenden Entwicklung läßt die Stadtgemeinde der städtebaulichen Betätigung eine umfassende Förderung zuteil werden. Öffentliche und private Unternehmung, Kapital und Spekulation arbeiten zusammen im Bauwesen; die Stadtverwaltung übernimmt und behält hierbei die Führung. Indes die Maßnahmen, so bedeutsam sie sind, ergeben kein Fortschreiten zu neuen selbständigen Formen des Städtebaues; sie kennzeichnen sich eher als eine konjunkturgemäße Ausnutzung der Zeitumstände; eine städtische Bodenpolitik, die — auch das gewiß schon ein hohes Verdienst — die sich darbietende Gunst der wirtschaftlichen Verhältnisse tatkräftig erfaßt und eine neue Verwaltungstechnik ausbildet.

Nach dem Aufwand an materiellen Mitteln und nach dem Umfang der bautechnischen Leistung überragt die dritte, jüngste Periode bei weitem ihre beiden Vorgänger. In der städtebaulichen Systematik dagegen ist sie die unselbständigste, an städtebaulichen Gedanken die unfruchtbarste von allen. Wie rasch sind die drei stereotypen Grundstoffe dieses „Bebauungsplanes“ beschrieben: Ringstraße, Schrägstraße, Straßenstern; wie arm ist, trotz der kostspieligsten Mittel, das Straßenschema; wie eintönig, trotz der allgemeinen Unruhe, das Straßenbild.

Das Individualitätsgefühl lehnt sich auf gegen diese erdrückende Schablone des Straßennetzes. Zweifellos entspricht eine große Anzahl vornehmer Wohnstraßen, wie bereits hervorgehoben wurde, den Bedürfnissen und den Wünschen der Anwohner, und wenn auch die neueren unter diesen Bezirken ein bedenkliches Herabsinken des Geschmacks aufweisen, so mögen sie doch wohnungstechnisch den Anforderungen der Inhaber genügen. Der Fehler liegt in der Gesamtplanung, die auf die Hauptmasse der Bevölkerung, die Volkswohnung, wie auf die Gliederung der Ansiedelung keine Rücksicht nimmt. Je weiter wir nach den Außenbezirken vorschreiten, um so weniger scheint die Plangestaltung zu befriedigen. In ihrer starren Unduldsamkeit zeigt sich die vorherrschende Lehre in den jüngsten Entwürfen, die der i. J. 1910 entschiedene Wettbewerb für die Entfestigung und die große Stadterweiterung von Antwerpen gebracht hat; hier ist die Dreieinigkeit Ringstraße, Schrägstraße, Straßenstern zum Dogma erhoben. Der Bebauungsplan besteht darnach aus einem schematischen Straßennetz, gemildert durch äußerliche imponierende Monumentalität. Die Stadtplanung eines großen Gemeinwesens aber hat in Geschichte und Gegenwart andere Aufgaben; sie soll mit dem geringsten Aufwand an öffentlichen Mitteln die besten Bedingungen für die Ansiedelung der Bevölkerung bieten. Dann wird sie im Städtebau nicht Dekorationsstücken, sondern echten Kunstwerken den Weg bereiten.

Schlußbemerkungen.

I.

Die Innenstadt — hiermit müssen wir Erkenntnis wie Kritik unseres Gebietes beginnen — bildete auf dem Festlande den Ausgangspunkt des modernen Städtebaues. Die grundlegenden Einrichtungen empfingen hier ihr Gepräge; es sind dies namentlich die Bodenaufteilung, der Straßenbau, die Hausformen und schließlich die einflußreiche neue Städtehygiene. Die Schroffheit, mit der das neue System die vorhandene Entwicklung durchbrach, erklärt sich nur daraus, daß es aus einem bewußten Gegensatz zu den überlieferten Zuständen hervorging.

Auch für die Gegenwart muß die Innenstadt wiederum den Ausgangspunkt des städtebaulichen Studiums bilden, und zwar in einem doppelten Sinne. Wir müssen zunächst, indem wir auf die Quellen zurückgehen, die Irrtümer überwinden und beseitigen, die dem herrschenden Bausystem anhaften. Ferner gilt es aus den Schöpfungen voraufgehender Perioden — nicht nur einer einzigen — zu lernen und gemäß den verschiedenartigen Bedürfnissen und Anforderungen des Städtebaues unser eigenes, unabhängiges System zu gestalten.

Bei dieser Betrachtung zeigt uns Belgien die Macht der Institutionen im Städtebau; ein Zeitraum von weniger als fünf Jahrzehnten hat genügt, um in Brüssel und Antwerpen eine von der nationalen Überlieferung abweichende Bauweise zu entwickeln. Die Bedeutung dieses Vorgangs ergibt sich ohne weiteres aus dem Vergleich mit England. Es würde widersinnig sein zu behaupten, daß die Hausformen in Groß-London, Liverpool und Manchester den Gegensatz zu der national-englischen Bauweise darstellten. Wer die drei größten Städte Englands kennt, ist vielmehr von dem Wesen des englischen Städtebaues unterrichtet; wer dagegen die beiden Hauptstädte Belgiens kennt, muß von einem allgemeinen Rückschluß auf die Bauweise der belgischen Städte absehen.

Die Entwicklung des neuen städtebaulichen Systems zu schildern, war Sache der Einzeldarstellung, und nur wenige allgemeine Bemer-

kungen sind noch hinzuzufügen. Die beiden Bestrebungen, die sich in der städtebaulichen Gestaltung jedes Zeitabschnittes gegenüberstehen, sind, knapp bezeichnet, die Monumentalität und andererseits das Siedelungsinteresse — beides Gegenstücke, die sich ergänzen, aber durchaus nicht unvereinbare Gegensätze. Daß die Ziele echter Monumentalität und zeitgemäßer Siedelungsfürsorge sich vereinigen lassen, daß gerade auf ihrer Verbindung die richtige Behandlung des Städtebaues beruht, haben uns die älteren Perioden zur Genüge gezeigt. An keiner Stelle sind in der Stadterweiterung von Brüssel und Antwerpen die städtebaulichen Wirkungen erreicht worden, die die älteren Bezirke dieser Städte aufweisen, obwohl die dimensionale Steigerung nach jeder Richtung versucht wurde. Das 19. Jahrhundert hat uns, wie es seiner Gesinnung entsprach, an die Aufwendung großer Mittel gewöhnt, im Städtebau wie auf anderen Gebieten. Man wollte imponieren. Gleichwohl empfangen wir aus den Schöpfungen der früheren Abschnitte stärkere Eindrücke als in der Atmosphäre von Luxus und Prachtentfaltung, die uns in den neueren Stadtteilen umgibt.

Die rein technischen Leistungen und Neuschöpfungen dagegen, die die jüngste Periode gebracht hat, werden wir gerne anerkennen; wir hatten oft genug auf sie hinzuweisen. Immerhin müssen wir auch in Rechnung stellen, was in dieser Zeit verloren ging. Gerade bei den „imposanten“ Stadtanlagen, die doch gewiß einem Schönheitsideal nachstrebten, wurden ästhetische Werte rücksichtslos vernichtet. Wer kann anders als mit Bedauern sehen, was das Groß-Brüsseler Straßennetz aus dem landschaftlichen Reichtum von Etterbeek, Schaerbeek, Laeken gemacht hat; wer vermag in dem trostlosen Straßenschema von Antwerpen die Kraft und den Geist des seebeherrschenden Gemeinwesens zu erkennen. Hier ist ein großer Fehlbetrag zu buchen.

Auf dem Gebiet des Siedelungswesens erscheinen die Ergebnisse teils widerspruchsvoll, teils unbefriedigend. Wiederum ist es die Innenstadt, die für die Volkswohnungen ein Hauptgebiet bildet. Hier ist auch die wesentliche Frage gelöst, den Bau von Kleinwohnungen an jeder Stelle zu ermöglichen, wir konnten sagen, ihn in geradezu bevorzugter Weise zu fördern. In dem weiten Gelände der städtischen Ausbreitung dagegen treffen wir allgemein auf die stereotype Feststellung: das Baugewerbe zieht sich von dem Bau von Kleinwohnungen zurück, neue Kleinwohnungen werden nicht gebaut. Auf der beschränkten Fläche der Innenstadt endlich herrschen das Einfamilienhaus und der Flachbau; auf dem Gelände der Außenbezirke dagegen entstehen das Mehrwohnungshaus und die Stockwerkshäufung.

Die Wirtschaftswidrigkeit des neueren Bausystems und sein Zusammenhang mit den hohen, von der allgemeinen Entwicklung in Belgien

abweichenden Baulandpreisen der beiden Hauptstädte konnte in den einzelnen Kapiteln gezeigt werden. Demgegenüber besteht zweifellos auch in Brüssel und Antwerpen in manchen Kreisen die naive Freude an dem Steigen des Bodenpreises, das als ein Zeichen wirtschaftlichen Fortschreitens gedeutet wird. Die Auffassung ist in dem vorliegenden Falle irrtümlich. Ein hoher Bodenpreis ist angemessen und berechtigt, insoweit er (wie bei Landwirtschaft, Bergbau usw.) auf der Hervorbringung neuer materieller Güter beruht oder durch die Erwerbstätigkeit des Bodennutzers erwirtschaftet werden kann [1]). Für das städtische Wohngelände dagegen, das einem rein konsumtiven Bedürfnis dient, ist der hohe Bodenpreis keineswegs ein volkswirtschaftlicher Vorteil; er kann unter Umständen einen schweren Verlust für das Nationalvermögen bedeuten. Niedrige großstädtische Baulandpreise sind andererseits durchaus nicht das Anzeichen der wirtschaftlichen Rückständigkeit, sondern vielmehr gerade des wirtschaftlichen Gedeihens, wie die Entwicklung in den Flachbaustädten Englands und Nordamerikas zeigt, im Gegensatz zu dem verhängnisvollen Mietskasernenbau in Deutschland. Hohe Wohnbodenpreise sind somit nicht auf der Gewinnseite, sondern auf der Verlustseite des nationalen Hauptbuchs zu verzeichnen.

Die Verdrängung des Einfamilienhauses bedeutet endlich nicht nur einen ethischen, sondern ebensosehr einen wirtschaftlichen Schaden. Gewiß ist die Hausform als solche grundlegend für die Gestaltung des Familienlebens, und die Einwirkungen des Einfamilienhauses auf Gesittung und Lebensführung sind vornehmlich zu beachten. Man mag indes die sittlichen Faktoren ruhig beiseite lassen und sich auf die Abwägung der rein materiellen Punkte beschränken. Das Kleinhaus bietet für die Gesundheit und Gesunderhaltung der Inwohner Vorteile, die ohne weiteres zahlenmäßig ausdrückbar sind. Wohnungstechnisch sind die geringeren Kosten der Verwaltung und Instandhaltung in Betracht zu ziehen. Endlich ist der Wert der eigenen Freifläche zu berechnen, bei dem Geschick des Belgiers im Kleingartenbau ein besonders erheblicher Umstand.

Um ein zureichendes Bild von der Bedeutung der Hausformen zu geben, müßte man, wie ich es an einzelnen Stellen der Schrift mit kurzen Hinweisen versucht habe, das Volksleben in den verschiedenen Bezirken schildern. Die Unterschiede der sozialen und wohnungspolitischen Einwirkungen des Mehrwohnungshauses und des Kleinhauses treten bei jeder Beobachtung hervor. Aus meinen Wohnungsbesichtigungen darf wohl eine Einzelheit erwähnt werden. In dem Antwerpener Außenbezirk Kiel zeigte mir eine Arbeiterfrau ihre Wohnung und nannte den Mietspreis. Auf meine

1) Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., S. 122.

Bemerkung: „Für diese Miete könnten Sie auch in Antwerpen selbst wohnen“, wurde mir die Antwort: „Ja, Mijnheer, maar wat heeft U daar? Slechts een kwartier; hier heb ik mijn huisje.“

II.

In der Geländeerschließung hatten wir, wie auf dem allgemeinen Gebiete der Planbearbeitung, zwei entgegengesetzte Systeme zu behandeln, die sich hier namentlich durch die verschiedenartige Bewertung des Straßenbaues unterscheiden. Das Mittelalter sucht bei der Aufteilung von Wohngelände den Straßenaufwand zu beschränken; vielfach werden Formen angewandt, die auf die Straßenanlage vollständig verzichten. Das Recht der Straße mußte erst ausgebildet werden. Als öffentliche Straßen gelten dem Mittelalter nur die Hauptstraßenzüge; die weitere Aufschließung erfolgt im wesentlichen durch Privatstraßen, für die zunächst nicht einmal ein gemeines Recht bestand. Erst zu Beginn des 16. Jahrhunderts finden wir die Stadtverwaltung von Antwerpen — auch hierin dem Zeitalter entschieden vorauseilend — emsig tätig, den öffentlichen Straßenbau zu entwickeln.

Das Gegenstück zeigte sich in dem Städtebau des neueren Abschnitts, der vielleicht in der Hauptsache nur als Straßenbau zu bezeichnen ist. Die Straßenbau-Ästhetik und die Straßenübertreibung dürften heute wohl den Höhepunkt ihrer Herrschaft überschritten haben, nachdem sowohl die städtebaulichen wie die wirtschaftlichen Mängel erkannt sind. Bei dem Übergang zu einem System wohnbaumäßiger Parzellierung ergibt sich die Frage, inwiefern wir die Anlage älterer Perioden zu beachten haben.

Zweifellos hat in den älteren Abschnitten die Überlassung der Geländeerschließung an den privaten Grundbesitzer eine große Mannigfaltigkeit der Aufteilungsformen hervorgebracht; die alten Vorbilder sind indes von verschiedenem Wert. Ein Rückgriff auf die Bauform des Wohngangs ist heute völlig ausgeschlossen. Wir müssen vielmehr die allgemeine Regel aufstellen, daß die neuzeitliche Aufteilung das Innengelände nicht als ein Anhängsel eines Straßengrundstücks, sondern als vollwertige Wohnanlage zu behandeln hat. Im übrigen verlangen wir lediglich die Abkehr von der heutigen Schablone, dagegen keine Nachahmung vergangener und überlebter Bauarten. Die Gegenwart soll ihre selbständigen Formen ausbilden.

Unter diesen Voraussetzungen können uns die Werke der Alten nützliche Anregungen bieten. Wohnstraße, Hofstraße, Wohnhof sind brauchbare Formen, für deren Fortentwicklung wir die alten Anlagen studieren mögen, während uns einzelne Abbildungen S. 26, 102 und 126 Beispiele einer vorgeschritteneren, wenn auch keineswegs voll-

endeten Ausgestaltung bieten. Zugleich aber verdient die zweite Richtung im Parzellierungssystem der Alten Beachtung; es ist die private Initiative des Grundbesitzers. Die unmittelbare Aufteilung des Baugeländes durch den Besitzer zu fördern, ist als eine wesentliche Aufgabe des neueren Städtebaues zu bezeichnen; sie wird zu einer ausgiebigen Zufuhr und billigen Versorgung des Baustellenmarktes beitragen.

Hierbei ist die Mitwirkung der öffentlichen Verwaltung, von deren Maßnahmen der einzelne Grundbesitzer durchaus abhängt, erforderlich. Die Zuständigkeit der Bauordnungen in Brüssel und Antwerpen ist auf dem Gebiet der Straßenanlegung die weitgehendste; sie ist indes bisher nur in einer unzureichenden Weise genutzt worden. Hochgespannt allerdings waren die Anforderungen des Straßenbaues; aber zweckentsprechend waren sie nicht. Beispiele einer geeigneten Ausgestaltung des Bauordnungswesens bieten sich in den benachbarten Niederlanden. Die Stadt Leeuwarden trennt zunächst die städtischen Straßen in zwei Gattungen, die Hochbaustraßen mit dem Höchstmaß von 18 m Gebäudehöhe und die Flachbaustraßen mit einem Höchstmaß von 7 m zulässiger Bauhöhe. Die Flachbaustraßen zerfallen wiederum in zwei Klassen, die Wohnstraßen und die Wohnwege. Der Mindestabstand zwischen zwei Häuserreihen muß in den Wohnwegen 10 m betragen; dagegen kann die Breite des Weges selbst auf $2^1/_2$ m herabgehen. Zugleich hat die Bauordnung den vom Altmeister Leo Baptista Alberti aufgestellten Grundsatz (oben S. 92) statutarisch festgelegt; der Wohnweg ist in seiner Längenausdehnung beschränkt und darf 65 m Länge nicht überschreiten. In Utrecht kann auf Antrag eines Grundeigentümers — dem hierdurch die Initiative zugebilligt wird — ein zusammenhängendes Gelände von mindestens $^3/_4$ ha Umfang zu einem Kleinwohnungsbezirk erklärt werden, bei dessen Anlage besondere Erleichterungen hinsichtlich der Straßenpflasterung gewährt werden.

Kleinwohnungsbezirke auf Grund der vorerwähnten seit 1905 und 1909 geltenden Bestimmungen sind in Leeuwarden und Utrecht mehrfach ausgeführt worden. Zu erwähnen ist noch die Aufteilung durch die gegemischte Bauweise — Zweiwohnungshäuser an den Randstraßen, Einfamilienhäuser im Innengelände — für deren Anwendung eine i. J. 1913 errichtete Anlage in Arnheim ein bemerkenswertes Beispiel bietet (Bebauungsplan von Schaap). — In Bremen wurde am 18. Juli 1913 ein Gesetz über die Zulassung von Wohnstraßen und Gartengängen gegeben, wobei die Längenausdehnung des Gartenwegs auf 150 m beschränkt wird. Eine größere Siedelung ist in Gemäßheit dieser Vorschrift durch Stadtbaurat Muesmann ausgeführt worden. Zu den Einzelheiten vgl. mein Handbuch des Wohnungswesens und „Städtebau in Holland“.

Mit dem Straßenbau sind wir bei dem der Abänderung und Beeinflussung zugänglichen Faktor der Bodenpreisbildung und damit bei

der entscheidenden Grundlage der Hausformen angelangt. Die neue Bauweise, die wir darstellten, hat hier die größten Umwälzungen hervorgebracht; in ihrem Wollen wie in ihrem Können hat sie sich einseitig der Mittel aus dem Gebiet der Technik bedient; in ihren Werken hat sie die überlieferten Formen abgelehnt. Demgegenüber haben wir versucht, auf die Zusammenhänge mit den wirtschaftlichen Wirkungen hinzuweisen und den Gang der historischen Entwicklung zu schildern.

Wie aber sind die Beziehungen des hier besprochenen Gebietes zu der allgemeinen Bodenpolitik des Königreichs zu beurteilen? National und eigenartig, wie nur irgendeine Verwaltungseinrichtung, ist die belgische Bodenpolitik; kein zweites Land hat im Bereich des Siedelungswesens ähnliche Leistungen vollbracht. In dem Wechsel und dem Gegensatz der politischen Parteien haben die sich folgenden Regierungen Belgiens seit dem Jahre 1869 in unermüdlichem Vorschreiten ein Programm durchgeführt, das in seinen Ergebnissen ein Vorbild sozial bedeutsamer Arbeit bietet. Eigenartig erscheint die belgische Bodenpolitik namentlich darin, daß sie als einzige unter den neueren Wohnungsgesetzgebungen die eigentlichen Bauvorschriften gar nicht, um so mehr dagegen die sozialpolitische und die organisatorische Seite des Wohnungswesens behandelt.

Die neuerdings oft erörterte ablehnende Stellung Belgiens zur Sozialpolitik ist nur verständlich, wenn wir die Gestaltung der Bodenpolitik betrachten, die nach belgischer Auffassung das Hauptstück sozialer Fürsorge zu bedeuten hat. Billige Bodenpreise, leichter Kredit fördern die Ansiedelung; billige reichliche Verbindungen ermöglichen zugleich die Beweglichkeit der Bevölkerung und den Zutritt zum Arbeitsmarkt; ein weitgehendes Enteignungsrecht soll der Beschaffung billigen Baulandes dienen — ein Kreis von Maßnahmen, denen Stadt und Land die günstigsten Ergebnisse verdanken. Die städtebauliche Entwicklung der beiden Hauptstädte ist, wie sich im einzelnen zeigte, weder in das nationale Bausystem, noch in das soziale Gefüge der belgischen Bodenpolitik einzugliedern. Gerade diese Erkenntnis aber mag dazu beitragen, die Grundlagen und die Wirkungen des herrschenden Systems des Städtebaues kritisch zu prüfen.

Sachregister.

ANTON KÄMPFE,
Buchdruckerei, JENA.