



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen

Die Kleinwohnungen und das städtebauliche System in Brüssel und
Antwerpen

Eberstadt, Rudolf

Jena, 1919

Zweiter Teil. Antwerpen.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-76025](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-76025)

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 Stadttinnern 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 Hafendarbeiter 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 Siedlungs- 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 Hafendarbeiterschaft 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 hauptsächlichlichen 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 hauptsächlichliche 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-

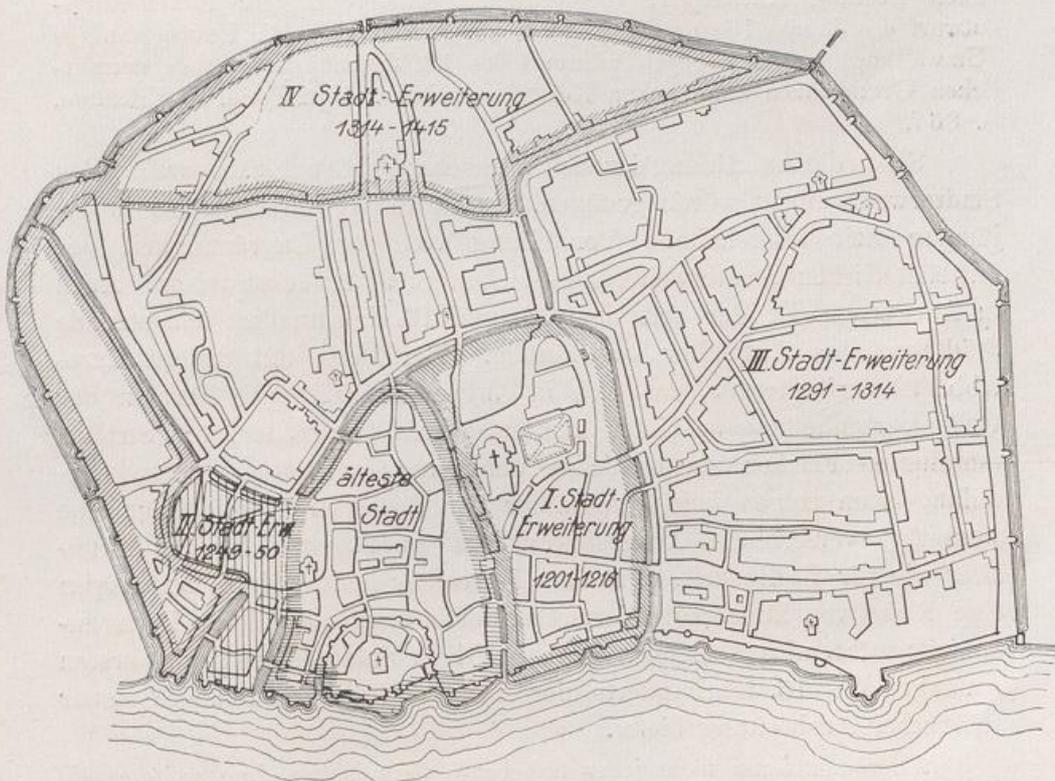


Abb. 12. Stadtplan von Antwerpen zu Ende des XV. Jahrhunderts (nach Torfs, *Aggrandissement d'Anvers*, Brüssel 1871). — Die Orientierung des Stadtplans ergibt sich aus der Stellung der Kirchen, deren Chor nach Osten gerichtet ist. Süden liegt somit nach rechts, Norden links, Osten nach oben, Westen unten.

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 Stadumfang verdoppelte und den Cathedralbezirk 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 Rentenskapital 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 (Blaubröder-Stiftung, nach der von den Wohnungsinhabern angenommenen Kleidertracht benannt), bei der Koepoortstraat in der Nord-West-Ecke der Altstadt durch einen unbekanntenen 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

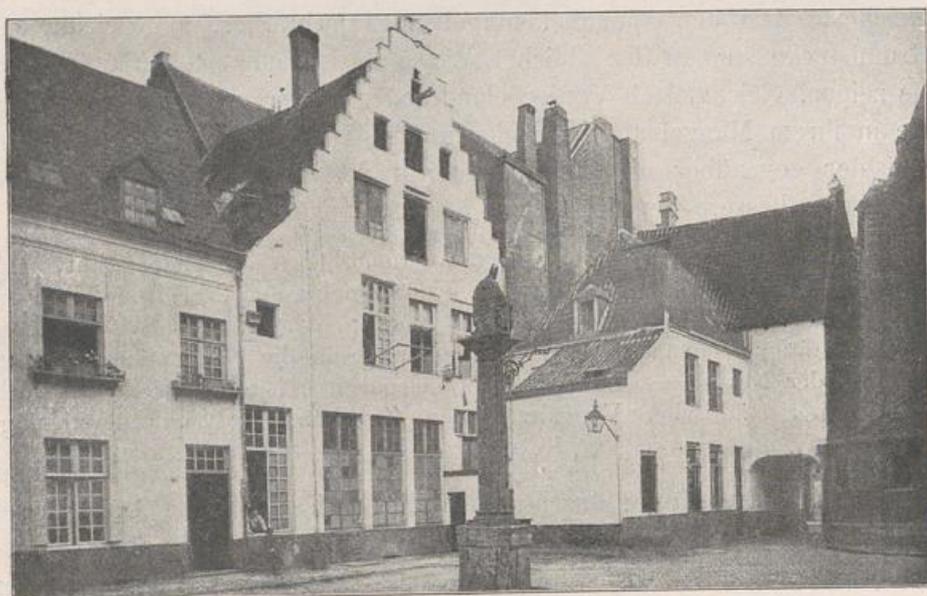


Abb. 14. Plaats St. Nicolas, östliche Seite (Photographie Nels).

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 Handwerkerhepaar 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 Ordensschwester 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.

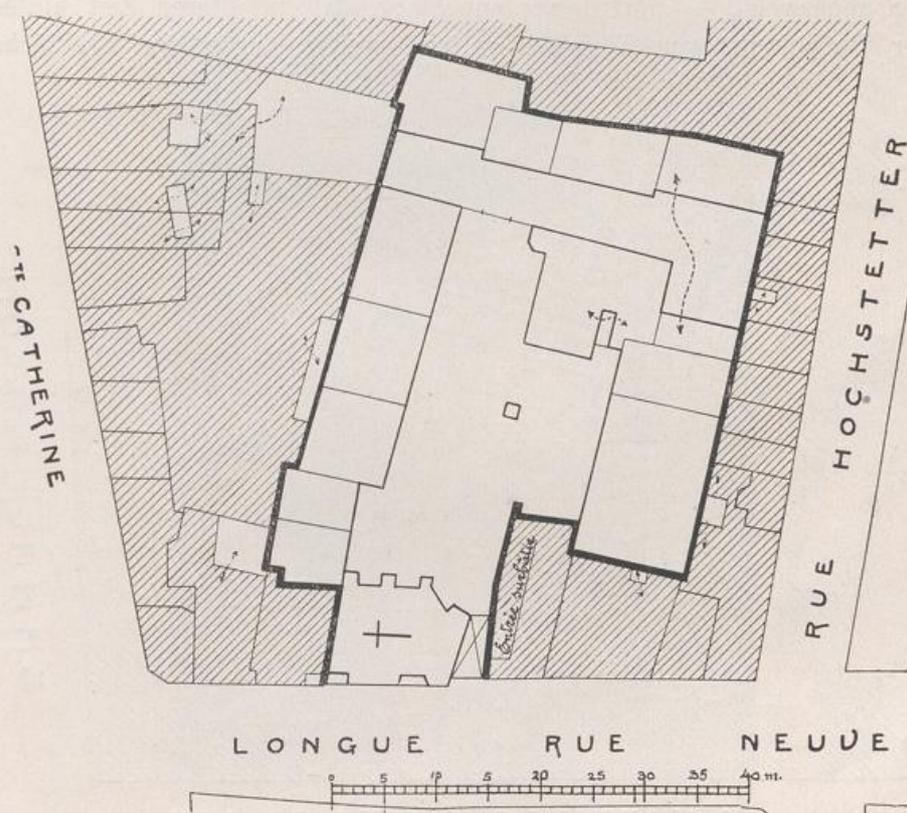


Abb. 15. Plaats St. Nicolas, Grundriß.

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

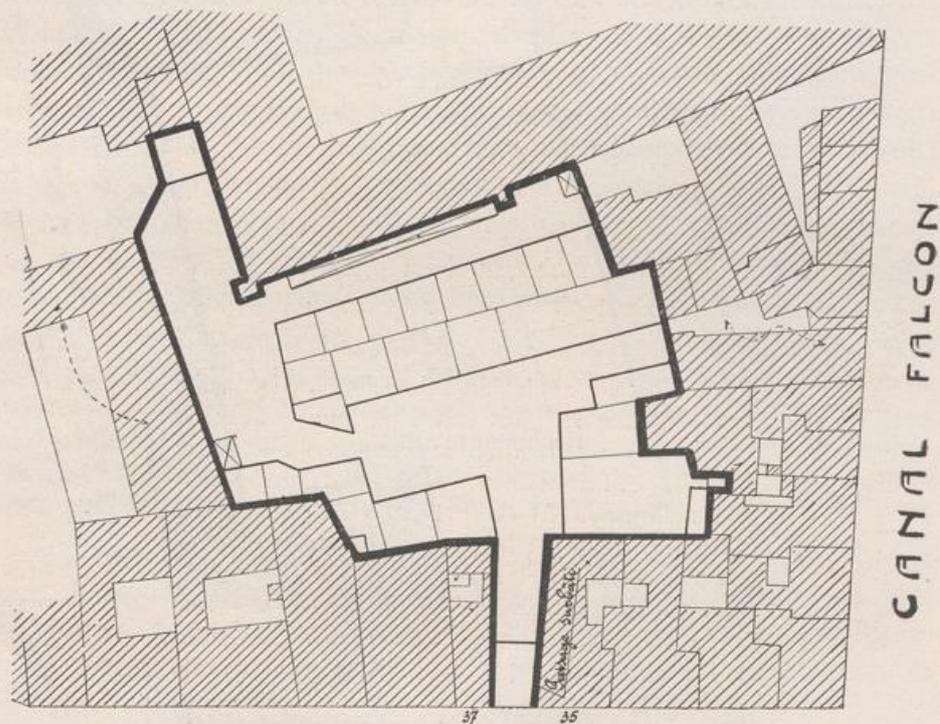


Abb. 16. Falconhof, Grundriß. Maßstab ca. 1 : 800.

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 $\frac{1}{2}$ 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 unbekanntem 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, verheirateten 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, ehemals 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 größtenteils 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,

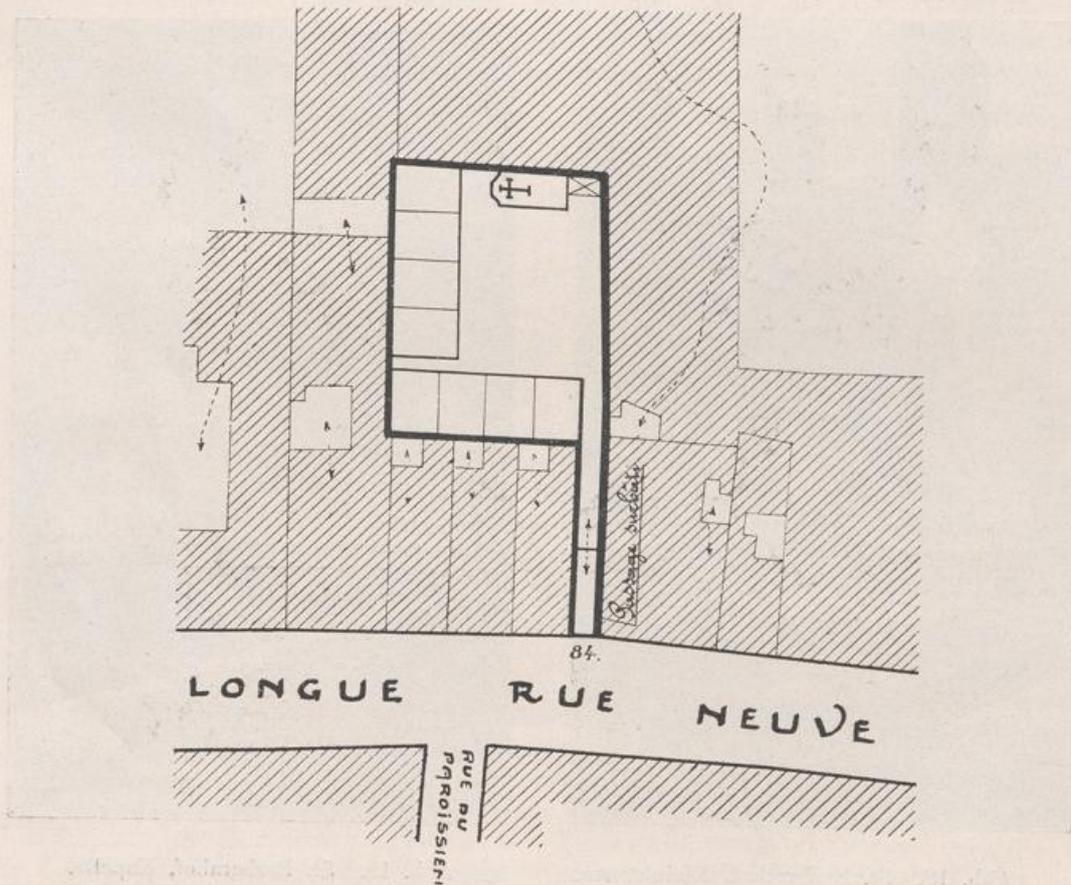


Abb. 20. St. Barbarahof, Grundriß. Maßstab 1:625.

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 Bloedstoringen) 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 Wohnung liegt. Der Crauwelengang besteht aus zwei Reihen von Kleinhäusern, die die beiden Ränder der Grundstücksfläche einrahmen; in der Mitte des Grundstücks ist die Crauwelienstiftung 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 Tijek 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

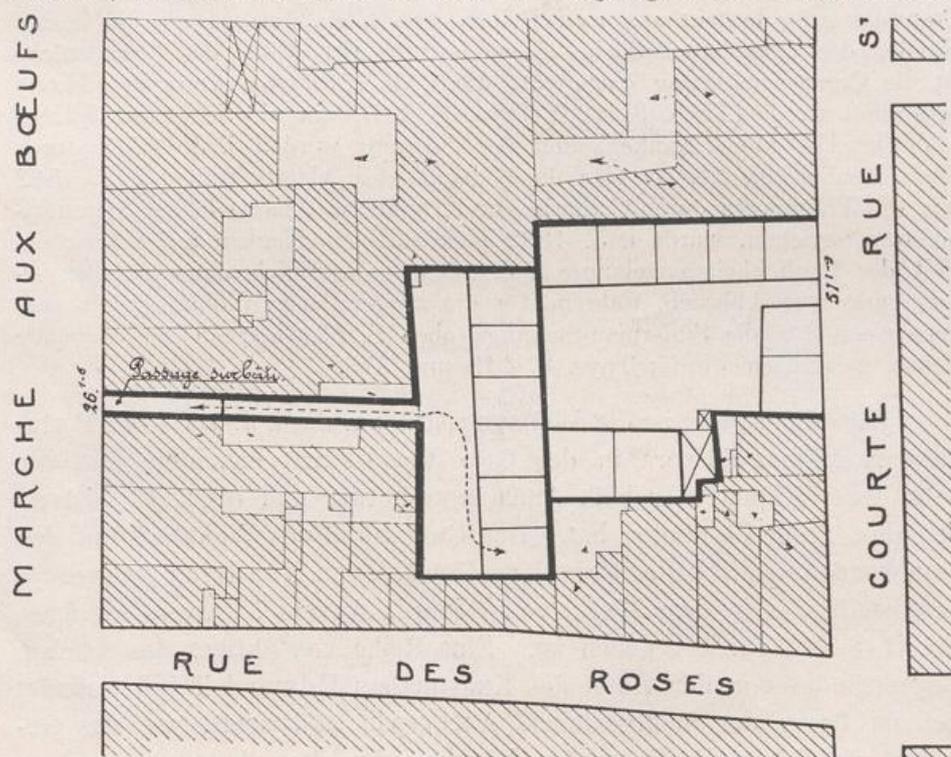


Abb. 21. Stiftungen Franciscushof und van Dale, Grundriß. Maßstab 1 : 650.

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 Falconruie 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

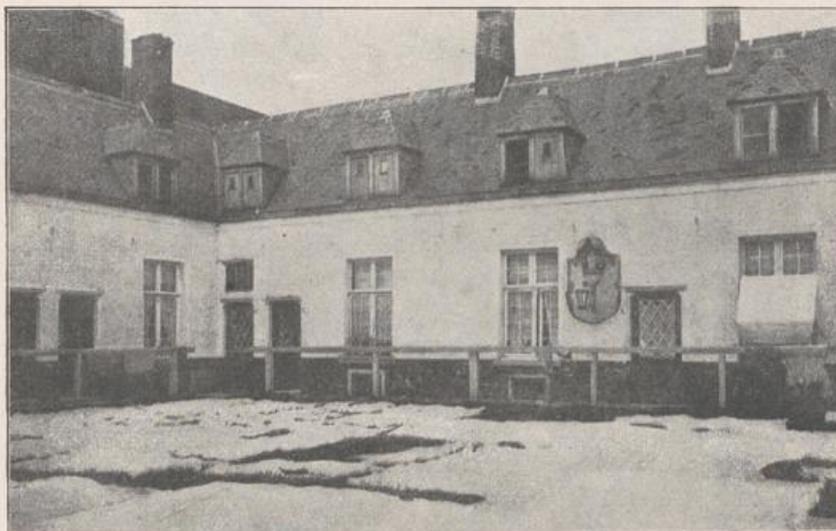


Abb. 23. Wohnhof Lantschot, Eckenausbildung.

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

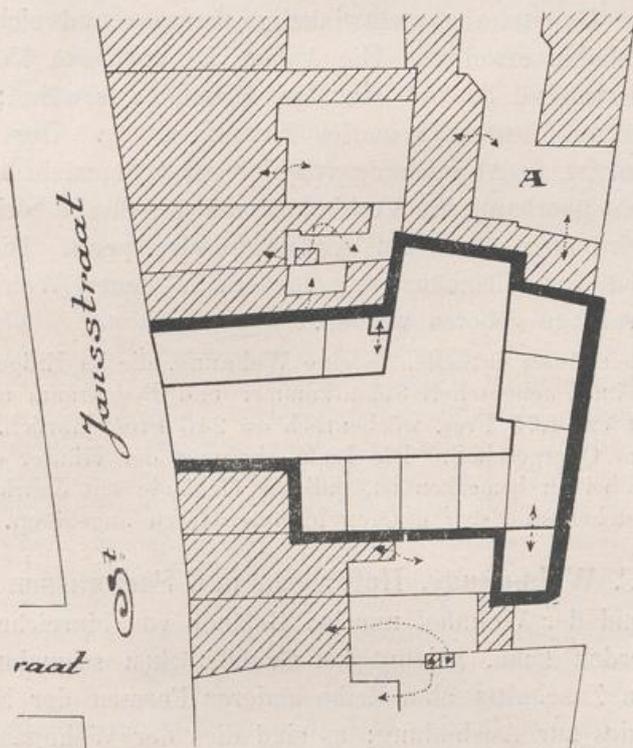


Abb. 24. St. Jans Straatje, Grundriß. Maßstab 1:625.

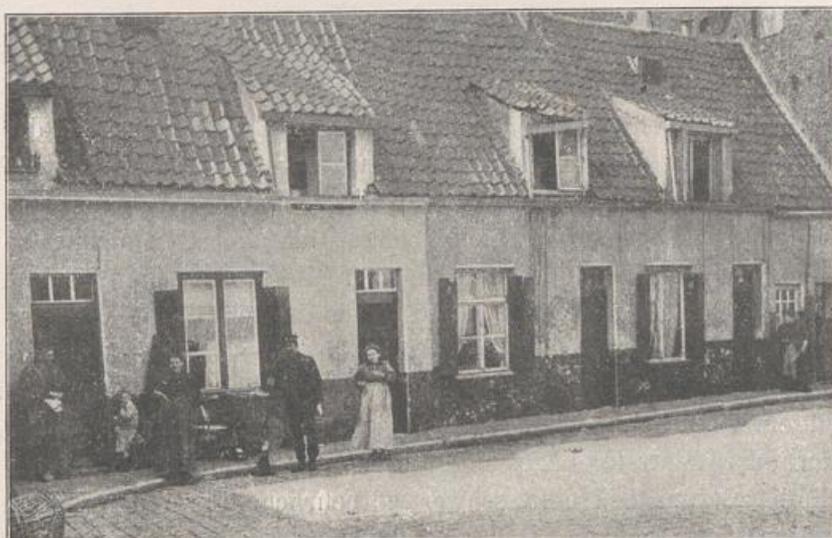


Abb. 25. St. Jans Straatje, Kleinhäuser.

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 Fres. wöchentlich = 246 Fres. 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 Wohnhängen 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. Schmäler 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

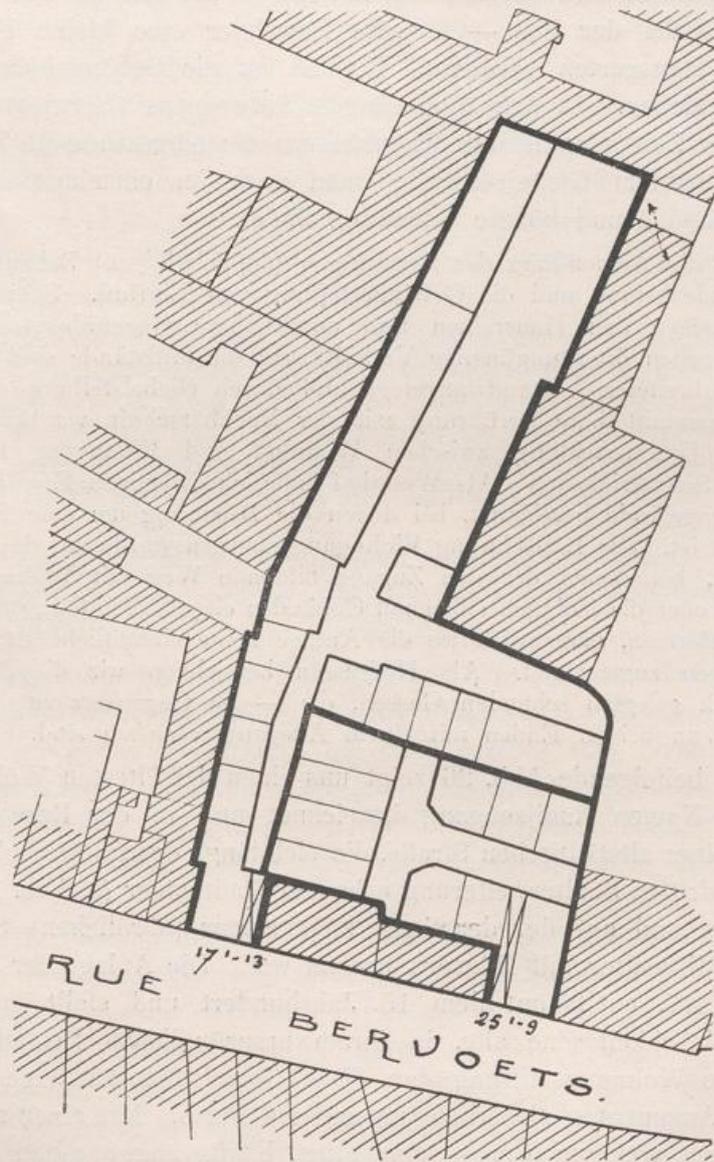


Abb. 26. Wohnang in der Bervoetsstraat (Radijzengang), Grundriß.
Maßstab 1 : 625.

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 Noordwegengang 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

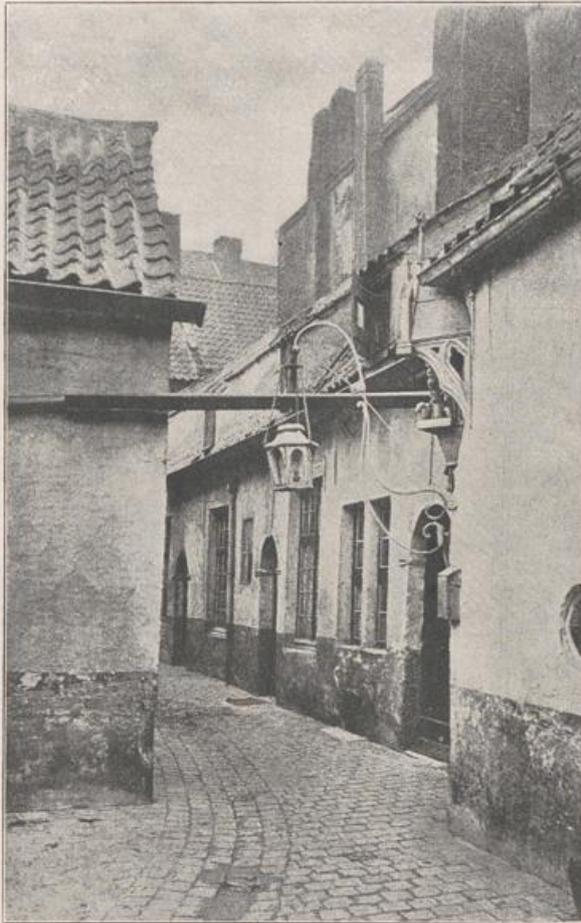


Abb. 27. Radijzengang, Kleinhäuser.

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 Grundstücks-gestaltung bietet sich uns in der Abb. 28, den an dem alten Kornmarkt in unmittelbarer Nähe des Rathauses gelegenen Vlaaikengang 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.

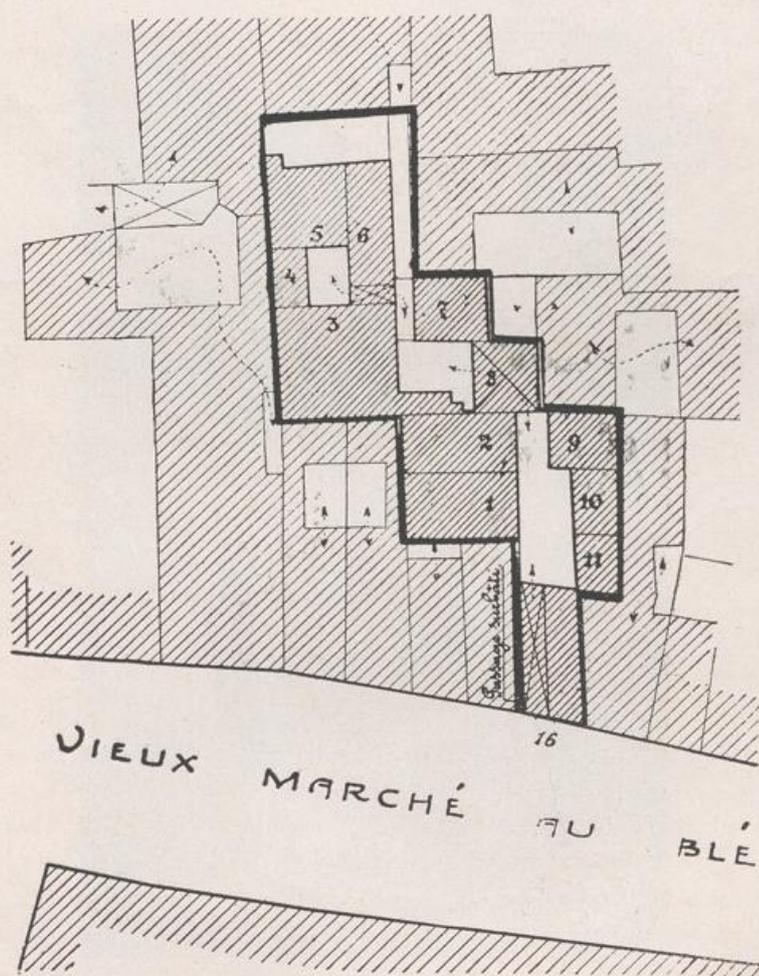


Abb. 28. Vlaaikengang, Grundriß. Maßstab 1 : 625.

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 Cheffingenieur Le Meunier freundlichst gegebenen Mitteilungen gehörten die Grundstücke des Vlaaikengang 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 Fres. wöchentlich = 260 Fres. 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

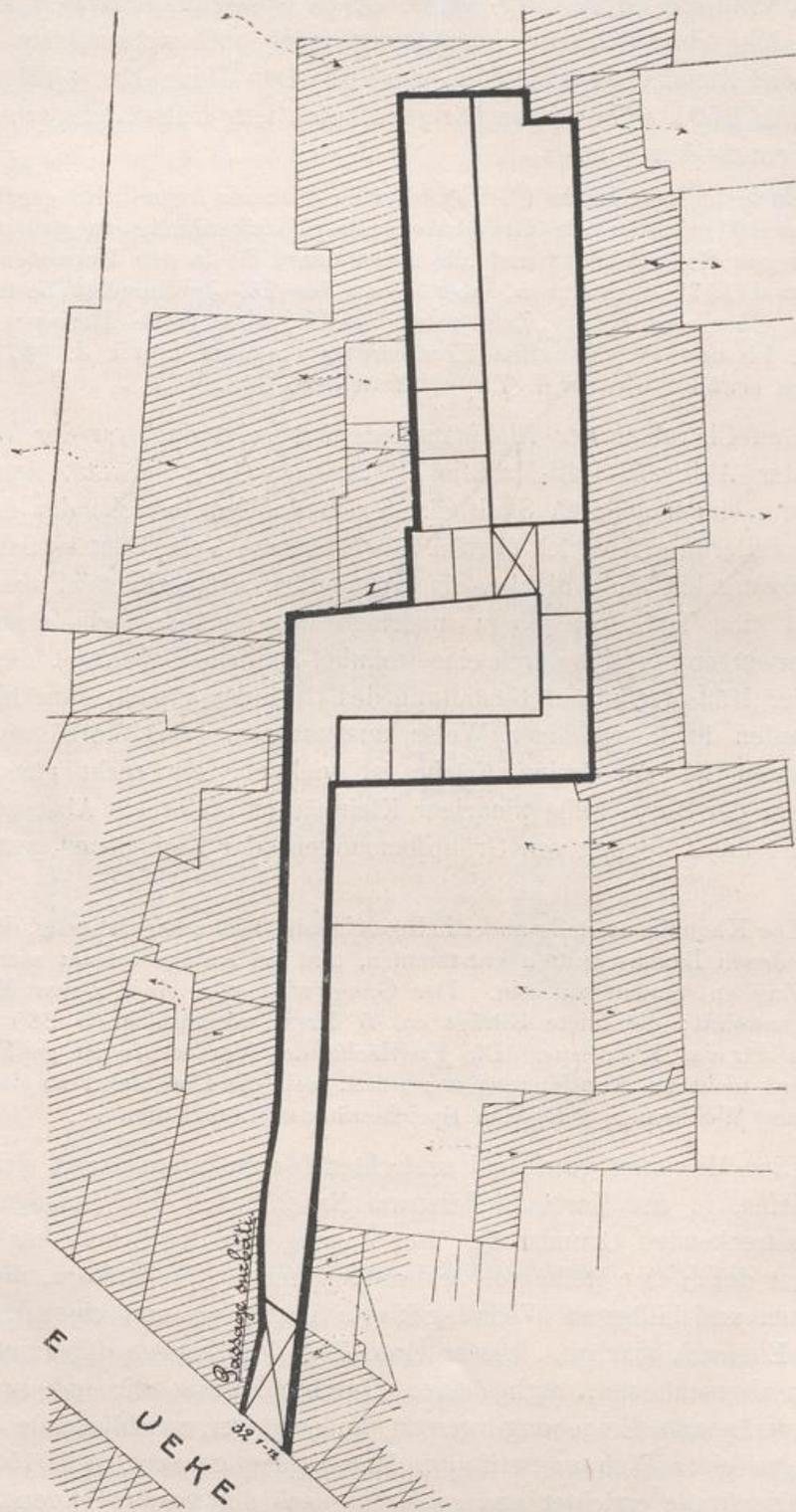


Abb. 29. Half Maantje Gang. Maßstab 1:650.

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 Wohnang 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 Einschreibungen 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 tie 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 Wagemaker 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 Schwarzwesternstraße 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 Tuchsarten, 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 samen-gesteld 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 Roodepoort-vest 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 wurden¹⁾. 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 Geländeblöcken 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 vorausgehenden 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 Straßenschnitte zählen zu den von dem mittelalterlichen Städtebau gepflegten Wirkungen.

Das auf die Anlegung von Randstraßen und großen Geländeblocken 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 einkaum zu erschöpfende Mannigfaltigkeit zulassen und eine reiche Abwechslung 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 Grundstückerschließung 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, Schoytstraat; 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 (Familiename) rue Nu-pieds; Schoytstraat (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 onbehouwde eigendommen toebehoorende hetzij aan bijzonderen, hetzij aan burgerlijke of geestelijke gemeenschappen . . . Uitgestrekte gronden, hovingen, beemden, oeploegde 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 vereinzelt 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 Straßenerweiterung 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 Grundstück 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 uns 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 Grundstücks politik 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 te beuren, die buitengemeen belast waren ten gevolge der overgrooten 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 (= $2\frac{1}{4}$ ha) in der üblichen Form des Rentenkaufs gegen eine jährliche Rente von $843\frac{3}{4}$ Fl. erwarb. Zu dem markt gängigen Satz von $1:16 = 6\%$ kapitalisiert, ergibt dies ein Kapital von 13 500 Fl. oder $\frac{6}{10}$ 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 („conci pierd“); 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 regter 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 lebhaftē 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 bereitete 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 vermittelt 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 ernstesten 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 Aufstiegs 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.

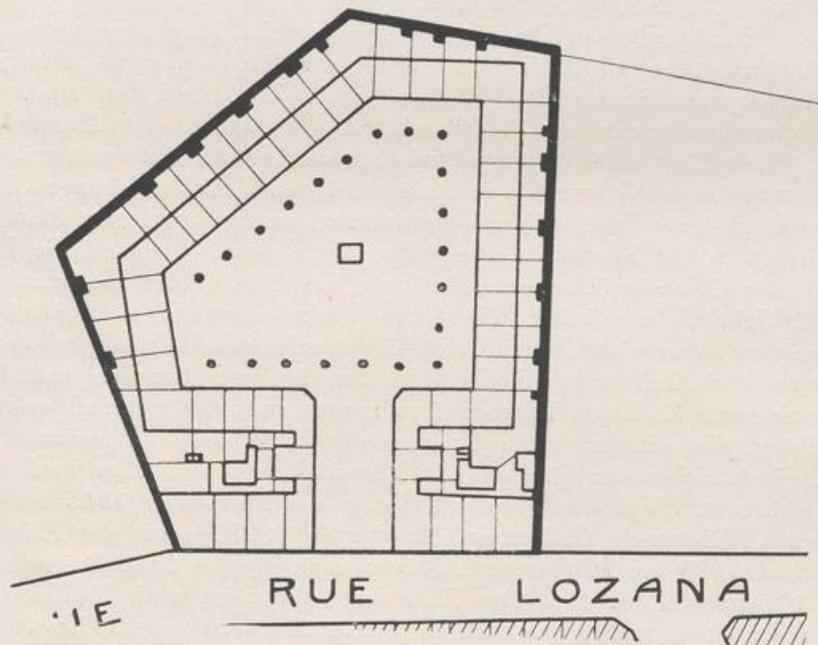


Abb. 33. Lozanaplatz.

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 Siedlungsform 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 Beguinhöfe wurden — im Gegensatz zu den Klöstern, die bei ihren Bauten zumeist die Anstaltsform anwandten — als Kleinhaussiedlungen erbaut, die den Bewohnern regelmäßig das kleine Einzelhaus darboten; das Mehrwohnungshaus bildet die Ausnahme. Sowohl nach ihrem Zweck wie nach ihrer Bauweise konnten die Beguinhöfe Vorbilder für den Wohnhof abgeben. — Vgl. über die Beguinhöfe 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. Antwerpenses*: „*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 Siedlungsverhältnissen langwierige Verhandlungen zwischen Regierung und Stadtverwaltung geführt. Während des Ganges der Erörterungen suchte man sich notgedrungenweise 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 Freibeizirk 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 $4\frac{1}{2}$ fache in $4\frac{1}{2}$ 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 plantechischen 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 60 000 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 teure 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 Hafendarbeiter, 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 Hafendarbeiter 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 Kleinhäuser 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 Bebauungssachen 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 Begriffsabgrenzung für diese Form der Geländeerschließung auf und bezeichnet sie als „umbaute Flächen von Innengelände, die der Errichtung von Gesamtsiedlungen, sogenannten Arbeitersiedlungen, 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 Durchfahrthöhe 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 entgegenzutreten, 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 (M^e 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 letzt-erwähnte 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 Festungsraysons 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 einwandfrei. 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 Fr. 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: $5,50 \times 9,5 \times 5$ m Höhe = 261,25 cbm zu 1 Fr. und $5,50 \times 9,5 \times 4,6$ m Höhe = 240,4 cbm zu 50 Cent., zusammen 381,45 Frs. Für Klasse VI mit fünf Zehnteln Grundgebühr ergeben sich 190,70 Frs., für Klasse X mit einem Zehntel Grundgebühr 38,15 Frs. Nebengebäude zahlen nur ein Viertel der Abgabe; doch sind bei späterem Umbau oder bei Benutzung zu Wohnzwecken die übrigen drei Viertel des Betrages nachzuzahlen; Belastung 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 Frs. 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 Frs. 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 Mehrwohnhäuser 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 Vielwohnungs- 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 Mehrwohnungs- und Mehrfamilienhaus. 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 Mehrwohnungs- und Mehrfamilienhäusern, 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 Vielwohnungs- und Mehrfamilienhaus, und in den Ländern mit Kleinhaussystem ist dies allgemein der Fall. In England dient das Einfamilienhaus, oder sagen wir Einwohnungs- und Mehrfamilienhaus, regelmäßig als Miethaus und Kapitalsanlage. Auch der Niederländer denkt bei dem *Een-gezinshuis* nur an die Hausform, nicht an das Eigentumsverhältnis. In den belgischen Provinzstädten, in denen das Einfamilienhaus vorherrscht, ist es selbstverständlich, daß das Einwohnungs- und Mehrfamilienhaus 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 Mehrwohnungs- und Mehrfamilienhaus 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 Geschos — 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

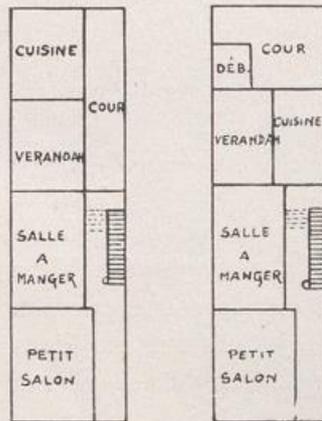


Abb. 34.

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.

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 Hypothekar-lebensversicherung 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. Kapitalanlagen 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 Fres. eigenes Kapital und Reserven und $1\frac{1}{4}$ 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 $4\frac{1}{2}$ % 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 Fres. i. J. 1905 auf $156\frac{1}{2}$ 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 Kriegereignisse 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.

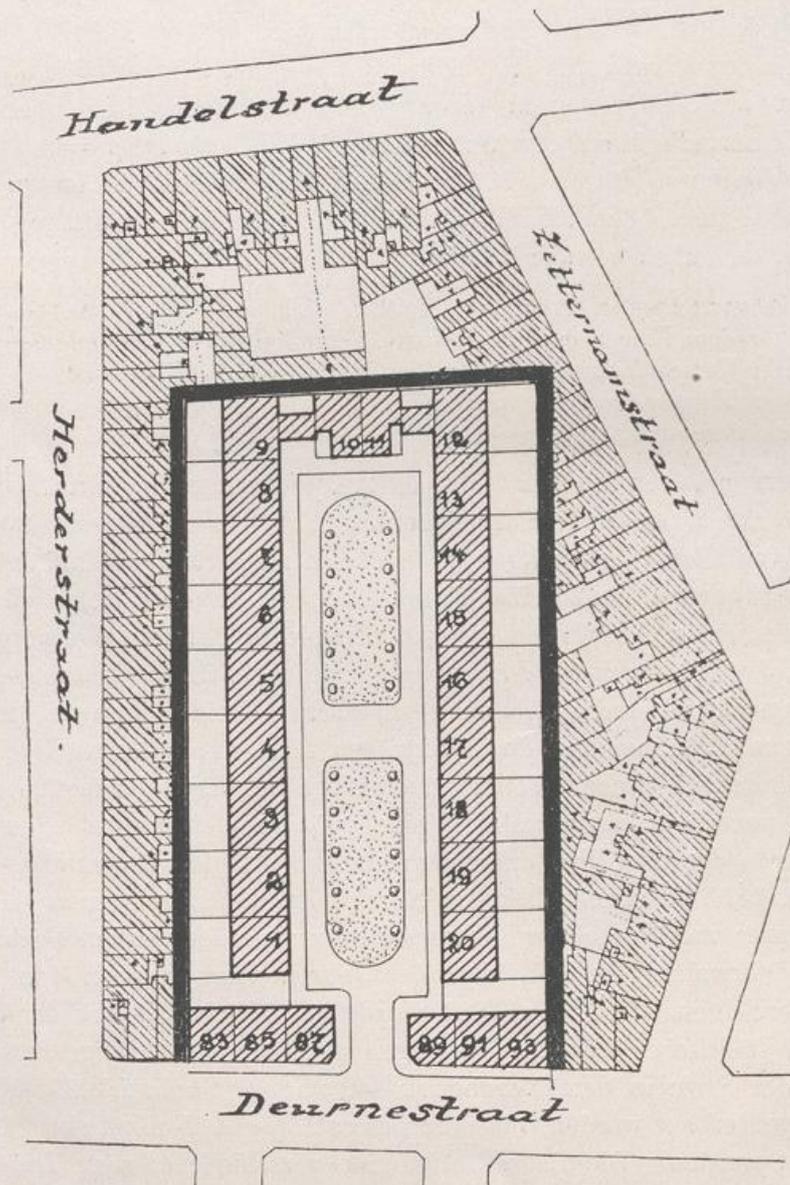


Abb. 35. Geelhandsplaats.

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 empfangen 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 Bemerkungen.

kungen sind noch hinzuzufügen. Die beiden Bestrebungen, die sich in der städtebaulichen Gestaltung jedes Zeitabschnittes gegenüberstehen, sind, knapp bezeichnet, die Monumentalität und andererseits das Siedlungsinteresse — beides Gegenstücke, die sich ergänzen, aber durchaus nicht unvereinbare Gegensätze. Daß die Ziele echter Monumentalität und zeitgemäßer Siedlungsfürsorge 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 Siedlungswesens 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 kann¹⁾. 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 ebenso sehr 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 vorausgehend — 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 $2\frac{1}{2}$ 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 $\frac{3}{4}$ 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 gemischte 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 hervor- gebracht; 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 Siedelungs- wesens 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 Boden- politik namentlich darin, daß sie als einzige unter den neueren Wohnungs- gesetzgebungen die eigentlichen Bauvorschriften gar nicht, um so mehr dagegen die sozialpolitische und die organisatorische Seite des Woh- nungswesens 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 Haupt- stück sozialer Fürsorge zu bedeuten hat. Billige Bodenpreise, leichter Kredit fördern die Ansiedelung; billige reichliche Verbindungen er- möglichen zugleich die Beweglichkeit der Bevölkerung und den Zutritt zum Arbeitsmarkt; ein weitgehendes Enteignungsrecht soll der Be- schaffung billigen Baulandes dienen — ein Kreis von Maßnahmen, denen Stadt und Land die günstigsten Ergebnisse verdanken. Die städte- bauliche 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.