



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen**

Die Kleinwohnungen und das städtebauliche System in Brüssel und  
Antwerpen

**Eberstadt, Rudolf**

**Jena, 1919**

A. Die Anlage der Altstadt.

---

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

## Erster Teil.

### Groß-Brüssel.

#### Erster Abschnitt.

#### Das Stadtgebiet von Brüssel.

##### A. Die Anlage der Altstadt.

Das Stadtwesen, das wir unter der Bezeichnung Groß-Brüssel zusammenfassen, zeigt eine uneinheitliche Entwicklung. Der politische Bezirk der Kernstadt Brüssel ist von 13 durchaus selbständigen Gemeinden umgeben, die die Siedelungsgesamtheit Groß-Brüssel, die sogenannte Agglomération Bruxelloise, bilden. Eine zusammenfassende gemeindliche Organisation besteht nicht; jede der 14 Gemeinden führt ihre Verwaltung in unabhängiger Weise. Von dem Gesamtumfang dieses Stadtgefüges mit 10 937 ha entfallen auf die Gemeinde Brüssel nicht mehr als 1072 ha, d. i. knapp ein Zehntel, während von den i. J. 1912 die Zahl von 758 051 erreichenden Einwohnern des Gesamtgebietes nur noch 175 808, also etwa 23% dem eigentlichen Brüssel angehörten. In Brüssel selbst ist die Bevölkerung, nachdem sie schon vor 1880 nahezu zum Stillstand gelangt war oder doch eine nur mehr geringe Vermehrung aufgewiesen hatte, seit 1900 im Rückgang begriffen; die angrenzenden Gemeinden dagegen haben eine starke, einzelne eine außerordentlich große Zunahme erfahren.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bevölkerung von Brüssel 1806/1866:

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

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

nahme von 2—2½ % jährlich<sup>1)</sup>; die Vermehrung für diesen Abschnitt beträgt 50 % der Bevölkerung. Wiederum waren es die altstädtischen Kleinwohnungsbezirke, die den Bevölkerungszuwachs zum erheblichen Teil aufzunehmen hatten. Nunmehr gelangte jede nutzbare Fläche in den engangelegten Gassen, auf den Höfen und in dem Blockinnern zur Verwertung. Die bauliche Ausnutzung des Bodens war eine übermäßige und bald entwickelten sich in einzelnen Kleinwohnungsbezirken Zustände, die wohnungspolitisch wie gesundheitlich gleich anfechtbar waren.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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