



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen

Die Kleinwohnungen und das städtebauliche System in Brüssel und
Antwerpen

Eberstadt, Rudolf

Jena, 1919

2. Das 16. Jahrhundert.

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

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

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

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

Konjunktur dieses Zeitabschnitts eine willkommene Beihilfe für ihre Finanzverpflichtungen.

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

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

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

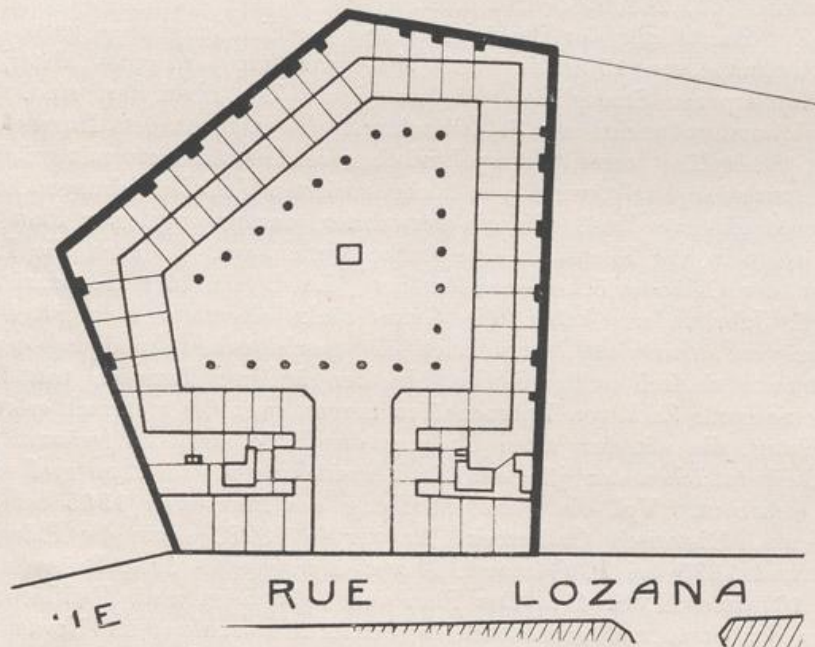


Abb. 33. Lozanaplatz.

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

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