

Duisburg als Handels- und Hafentort im Mittelalter und der frühen Neuzeit

Günter Krause, Duisburg

*Siedlungsgeographische
Voraussetzungen und historische
Überlieferung*

Durch seine Lage an Rhein und Ruhr, am Ausgang des mittelalterlichen Hellweges und an anderen wichtigen Straßenverbindungen nimmt Duisburg seit alters her eine verkehrsgeographisch besonders günstige Lage ein (Abb. 1). Sie ist sicherlich der Grund für die ununterbrochene Siedlungskontinuität mindestens seit dem 1. Jahrhundert n. Chr. Wer Duisburg beherrschte, konnte unschwer den Rhein, die Ruhmündung und auch die genannten Landwege kontrollieren. Deutlich sind noch heute im Gelände die Reste alter Rheinläufe zu erkennen. Mehrere Rheinverlagerungen sind nachzuweisen. Die älteste datierbare gehört in das Ende des 1. Jahrhunderts. Die alte Senke des Rheinbettes wird heute vom Innenhafen eingenommen (Abb. 2). Sie ist als Auenstufe im westlichen Teil der Duisburger Altstadt in fast der ganzen Nord-Süd-Erstreckung zu erkennen. Mit dem Durchbruch des Rheines bei Essenberg, der bis vor kurzem um 1200 angenommen wurde, aber nach jüngsten archäologischen Erkenntnissen bereits vor 1000 eintrat, blieb Duisburg nur noch an einem Altarm, der im Laufe des 14. Jahrhunderts anscheinend ganz verlandete. Es lassen sich noch zwei weitere unterschiedlich hoch gelegene Auenstufen erkennen (Abb. 3b,c). Auenstufe 2 war der unmittelbare Hochwasserraum des Rheines seit dem 2. Jahrhundert, Auenstufe 3, im Norden unterhalb der Niederstraße, bereits ein trockenes, über die Hochwassermarken aufragendes Gebiet. Im Westen floß der Dickelsbach, im Osten in großem Bogen die Ruhr vor dem späteren Stapeltor in den Rhein. An der alten Rheinfront, vermutlich unweit des Alten Marktes und in der Ruhmündung wird der alte Hafen vermutet. Kleinere Schiffe könnten auch in der Dickelsbachmündung angelegt haben (Abb. 2). Zwischen Burgplatz und Stapeltor wird auch das zugehörige Kaufleutenviertel angenommen.

Vom Burgplatz waren es nur etwa 500 Meter bis zum anderen Rheinufer (Abb. 1). Diese kurze Entfernung ist einmalig am ganzen unteren Niederrhein und bildete eine natürliche Voraussetzung für einen wichtigen Rheinübergang unterhalb des Burgplatzes. Auf diesem spornartig in die Aue hineinragenden Niederterrassenvorsprung (Abb. 2,1; Abb. 3a) standen wohl schon zur Römerzeit steinerne Gebäude, denen ein merowingischer Königshof folgte (Krause 1992, 93 ff.; ders. 1994, 529 ff.). Dieser wurde dann zur Keimzelle des karolingischen Königshofes und der befestigten mittelalterlichen Königspfalz an gleicher Stelle. Unterhalb des Pfalzbezirkes, am Rande des Rheinübergangs, entstand der Markt, heute der »Alte Markt« (Abb. 2). Er konnte lange mit dem Schiff erreicht werden. Oberhalb des Marktes lag noch im 16. Jahrhundert das alte Zollhaus, das ursprünglich zur Pfalz gehörte. Es ist auf dem Stadtplan von 1566 als solches benannt (Milz/von Roden 1993, 55, 58).

Schon um 1000 wurde eine erste Ortsbefestigung mit Wall und Graben errichtet, die zumindest Teile der Rheinfront einschloß und die Pfalzbefestigung überflüssig machte. Auf den Wall wurde um 1120 eine steinerne Mauer gesetzt, die bis ins 13. Jahrhundert hinein mit Türmen verstärkt wurde. Vier Stadttore sind bis heute überliefert (Krause 1997a, 250 ff. mit Abb. 2 und 3).

Nicht sehr zahlreich sind die direkten Nachrichten über den Duisburger Handel aus dem hohen Mittelalter. Wir wissen aus der schriftlichen Überlieferung, dass sich am Ende des 9. Jahrhunderts bereits friesische Händler niedergelassen hatten, wie z. B. auch für Birten-Xanten, Köln, Mainz und Worms belegt. Sie waren die damaligen Fernhändler schlechthin. Schon der für 883/84 bezeugte Wikingeraufenthalt, in dessen Zusammenhang vom *Oppidum Diusburh* gesprochen wird, zeigt, daß bereits damals in dem Ort eine große Wikingerschar unschwer überwin-

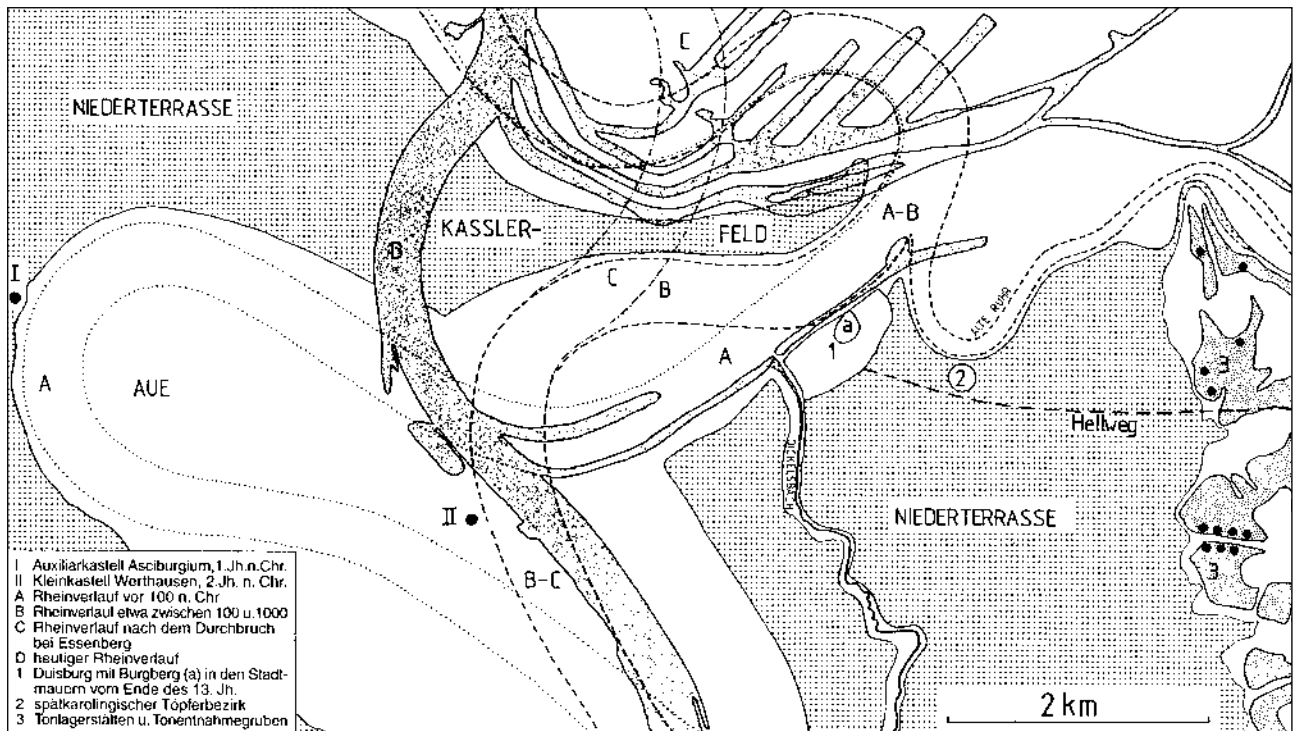


Abb. 1: Duisburg und Umgebung. Alte Rhein- und Ruhrläufe

tern konnte (Milz 1985, 3). Der Koblenzer Zolltarif aus der 2. Hälfte des 11. Jahrhunderts verzeichnet Abgaben für Duisburger Kaufleute (Wein und Wachs), wobei Wein über Jahrhunderte eines der wichtigsten Handelsgüter gewesen ist (Milz 1990, 36). Seit den Auseinandersetzungen zwischen dem Kaiser Heinrich V. und dem Erzbischof von Mainz wurde den Duisburgern in Mainz überhöhter Zoll abverlangt, was erst auf Intervention Friedrich Barbarossas 1155 zurückgenommen wurde. Dieser ließ zweimal jährlich Tuchmärkte für flandrische Kaufleute in Duisburg einrichten. Für das späte 13.–15. Jahrhundert gibt es zahlreichere Belege für die immer noch beträchtliche Bedeutung von Duisburgs Außenhandel, trotz des Niedergangs der Stadt. 1286 benennt der Kölner Erzbischof noch die Duisburger Kaufleute als solche, die »mehr als andere« den Rhein befahren und allein im Jahre 1306/7 wurden an der Zollstelle in Lobith nördlich der heutigen niederländischen Grenze noch über 400 Duisburger Schiffe gezählt (Milz/Kraume 1991, 47 ff.). Eine Vorstellung von den schon früh weit reichenden Duisburger Handelsverbindungen, vor allem in den Ostseeraum hinein, mag die Hauptverbreitung von Münzen aus der königlichen Münze zu Duisburg für das 11. und frühe 12. Jahrhundert, Skandinavien und Baltikum, vermitteln (Berghaus 1983, 88 ff.).

Bereits 1129 werden die Einwohner Duisburgs bei einem Rechtsstreit vor dem königlichen Gericht in Duisburg als *cives* bezeichnet. Sie müssen also schon damals in einer bestimmten Form organisiert gewesen sein und besaßen wohl besondere Rechte, wie die der Anrufung des königlichen Gerichts bei Streitfällen. Sie erstritten damals die Nutzung des zur *villa regia Duisburg* gehörigen Steinbruchs für private und öffentliche Zwecke gegen den Willen des königlichen Vogtes in Duisburg (Milz 1985, 3; Milz/Kraume 1991, 36 f.).

Wohl schon in das 12. Jahrhundert zurückreichen dürfte eine Städtepartnerschaft mit Koblenz, verbunden mit doppeltem Bürgerrecht, Zollfreiheit und dem wechselseitigen Bau von Teilen der Stadtbefestigung. In Duisburg zeugen davon Reste des Koblenzer Turmes, einst der höchste der Befestigung, 70 Fuß hoch und die Mauer um 36 Fuß überragend (Bär 1888, 6; Milz/von Roden 1993, 25; Müller 1992, 467–476). Mit diesem von den Koblenzern erbauten Turm am ehemaligen Rheinufer nahe der Ruhrmündung war noch im 18. Jahrhundert Zollfreiheit für Duisburger in Koblenz verbunden. Als Symbol der gegenseitigen Zollfreiheit wurde

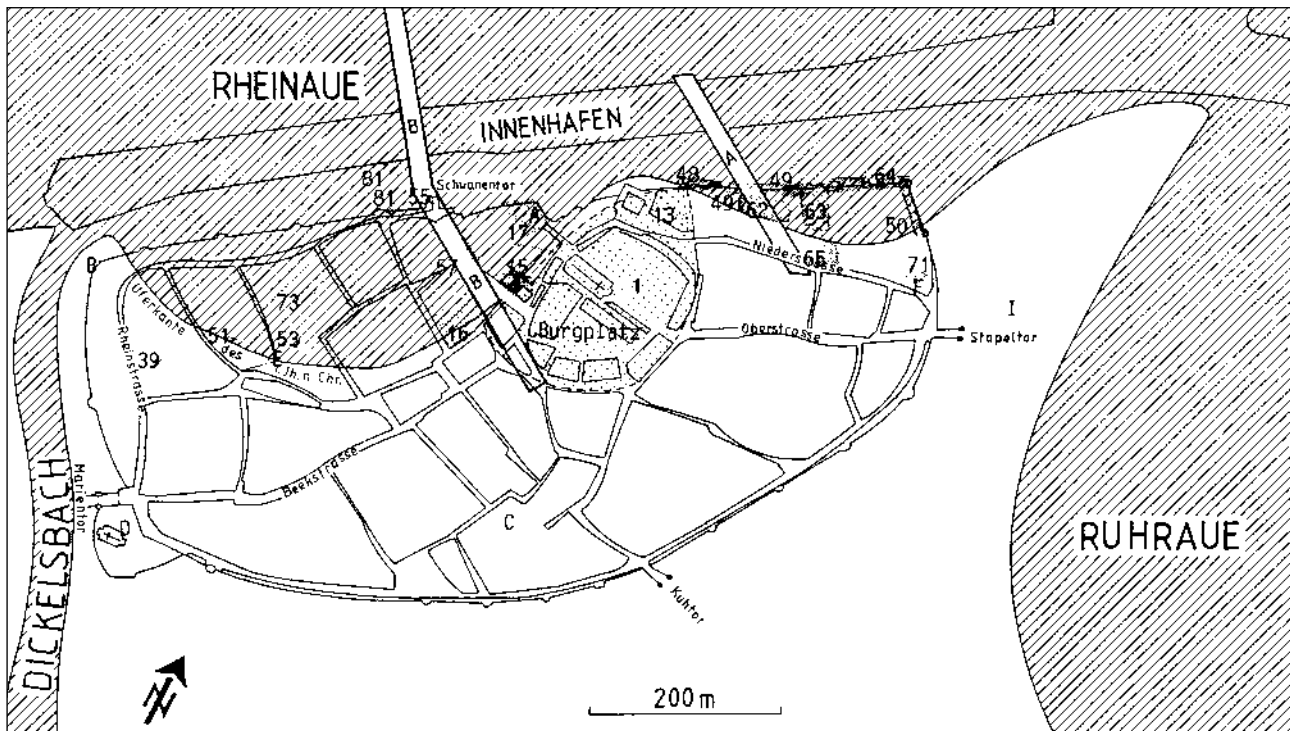


Abb. 2: Duisburger Altstadt mit römischem und mittelalterlichem Rheinverlauf (das mittelalterliche Rheinbett lag im Bereich des heutigen Innenhafens vor der Stadtmauer).
 1 Burgplatz mit Pfalz; 15 Alter Markt; 81 Hafensbereich am alten Rheinufer. – A–F, ehemalige Adelssitze: A festes Haus des königlichen Vogtes(?); B Hugenturm; C Grafen Hof und Kesselhof; D spätere Johanniterkommende; E späteres Kreuzbrüderkloster; F vermutlicher Adelssitz Niederstraße 47. – I vermutete Lage des Friesenwiks und des Wikingerlagers an der Ruhrmündung.
 Zahlen: Fundstellen von Kalfatklammern und Rohlingen für Kalfatklammern in Tabelle 1.
 A, B: Lage der geologischen Schnitte Abb. 3

der Turm noch bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts erhalten. In einem Ratsprotokoll aus dieser Zeit heißt es: ... *Magistratus ist in attention gebracht, ob es nicht besser seye, diesen Thurn entweder zu verkauffen oder sonsten besser zu nutzen. Derselbe erwidert aber hierauf, wie der selbe aus folgende Ursachen nicht veralieniret werden dörrfte, gestalten dieser Thurn denen Duisburgischen burgeren die Zollfreyheit in Coblenter burger an diesen Thurn ihre schiffen angelegt, woher dann auch der nahmen des Coblenter Thurn entstanden, et vice versa hatten die Duisburger burger eben einen Thurn zu Coblentz, wo sie ihre schiffe anlegten. Mithin hatten sich beyde stadten dadurch die reziproke Zollfreyheit acquiriret. Nun cessierte zwaren in ansehung Duisburg die Zollfreyheit, weilen der Rhein nicht mehr der Stadt vorbeysiende, Magistratus besorgte aber nicht ohne grund, dass wann der Thurn alienirt wurde, dass die Coblenter dadurch gelegenheit nehmen dörrften, den Duisburgeren die Zollfreyheit zu disputieren ...* (Stadtarchiv Duisburg, Bestand 10, Nr. 684, Bl. 28 f.).

Am Ende des 14. Jahrhunderts war der wasserführende Altrheinarm offensichtlich endgültig verlandet und der Handel brach nach Ausweis der Stadtrechnungen zusammen. Im alten Uferbereich am heutigen Innenhafen und vor der alten Ruhrmündung wurden vor der Stadtmauer zusätzliche Befestigungswälle und Gräben angelegt, die die alte Ufersituation stark verändert haben. Der Stadtplan von 1566 zeigt die neue Situation: Vor dem Schwanentor ist ein kleiner Hafen mit Flußschiffen in einer Ausstülpung des Dickelsbachs, der über die Ruhr Verbindung mit dem Rhein hat, als letzter Rest des alten Duisburger Hafens noch zu erkennen (Abb. 5). Er ist auch noch auf dem Urkataster von 1823/25 vorhanden (Milz 1985, Taf. 1: »Sumpf«). Nach dem endgültigen Verlanden des Rheines vor der Stadt und der Verlagerung der Ruhr nach Norden versuchte man durch künstliche Kanäle Anschluß an Rhein und Ruhr zu gewinnen. Dieses war jedoch kein Ersatz und blieb auf Dauer vergebens. Duisburg wurde zu einer Ackerbürgerstadt, an der die Handelströme weitgehend vorbeigingen. Der Verlust des Rheines ist mit Recht als schwerer Schicksalsschlag und Katastrophe für Duisburg angesehen worden. Von ihr hat die Stadt sich erst im Laufe des 19. Jahrhunderts erholt. In der von Bernhard Moller herausgegebenen dichterischen Beschreibung des Rheinlaufes von 1596 in lateinischer

Sprache heißt es zu Duisburg in der Übersetzung von Hermann Genthe (Genthe 1881, 69):

*Duisburgs Mauern vermeidet der Rhein mit entzogenem Laufe
Und veränderter Art flieht es der zürnende Strom.
Doch das entzogene Wasser, das strafend versagte den Bürgern
Nun die Natur, mit Kunst brachten sich's jene zurück.
Von den Ufern des Rheins im langen Wege ein Graben
Ward gezogen und lässt kleinere Boote zur Stadt.
Vormals gelangten dorthin selbst Schiffe von ragendem Baue;
Kaum die wuchtige Fracht mochte fassen der Kai.
Damals war hierselbst, wo arm kaum einer der Kaufleut',
Durch die günstige Lag' wahrlich ein glücklicher Markt.
Alles das ist nun gewandelt im Umschwung menschlichen Loses,
Alles verlor die Stadt mit dem entzogenen Fluss.*

Hermann Genthe schließt mit Recht, »dass am Ende des 16. Jahrhunderts die Bürgerschaft im Besitz eines Kanals war, der nach Verlust der direkten Rheinschiffahrt wenigstens die Möglichkeit bot, auf kleinen Leichterfahrzeugen Waren vom Rheine her bis zur Stadt zu fahren« (Genthe 1881, 70).

Ruhrort übernahm Funktionen von Duisburg mit Einrichtung einer Zollstation 1373 und eines Kastells und wurde für Jahrhunderte wichtiger Hafentort am neuen Zusammenfluß von Rhein und Ruhr (Trapp 1991, 64 f.). Dass Duisburg einst direkt am Rhein gelegen hatte, war nur noch im Gelände zu erkennen und daran, dass die Grenze der linksrheinischen Grafschaft Moers dem alten Rheinlauf folgte und mit einem Zipfel auf rechtsrheinisches Gebiet ragte, der Mörser Grinden hieß (Scheller 1957, 69).

Erst nach 1820 wurde das erste Haus außerhalb der mittelalterlichen Stadtmauern von Duisburg errichtet und man begann mit dem Bau eines Rhein- und Ruhrkanals mit Maschinenkraft wieder den Anschluss an die alten Wasserverbindungen herzustellen. Der Ausbau des modernen Innenhafens seit den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts (Abb. 2) hat zur Zerstörung der auf dem Stadtplan von 1566 sichtbaren Anlagen im Hafenbereich geführt bzw. die zwischen Innenhafen und Stadtmauer liegenden Reste meterhoch überdeckt. Somit ist der Hafen aus Duisburgs Blütezeit, den der Rhein vor seinen Mauern selbst bildete, hier nur noch schwer zu erfassen.

Den Kernbereich der Altstadtgrabungen bildete der Alte Markt, unweit des mittelalterlichen Rheines gelegen (Abb. 2,15; Abb. 3a). Ausgrabungen wurden hier mit Unterbrechungen über 10 Jahre durchgeführt und eine Siedlungsabfolge ermittelt, die vom 1. Jahrhundert n. Chr. bis heute reicht. Marktaktivitäten beginnen hier in der 2. Hälfte des 9. Jahrhunderts. Auf dem Markt wurden sowohl die Waren des täglichen Bedarfs angeboten als auch Fernhandelserzeugnisse. Hier wurden Güter vom Schiff auf die Strasse und von der Strasse aufs Schiff umgeladen und weitergeleitet. So verwundert es nicht, dass sich auf dem alten Markt mit die zahlreichsten Zeugnisse für Handelsaktivitäten fanden, desgleichen für die Verarbeitung von Materialien, die nach Duisburg gelangten (Krause 1983, 58 ff. mit Abb. 35–56; ders. 1992, 9 ff. mit Abb. 33–35, 37–42, 51; Knörzer 1992, 223 ff.; Heinrich 1992, 95 ff. mit Tabelle 1; Gerlach/Radtke/Sauer 1992, 370 ff. mit Tab. 2–3; Tegtmeier 2002, 122 ff.).

Der Untergrund war eigentlich für Marktaktivitäten besonders schlecht geeignet, da er aus den Sedimenten des verlandeten römischen Rheines bestand (Abb. 2 u. 3a; Krause 1992a, 14 Abb. 9; Gerlach 1992). Dies wurde aber durch die günstige Lage am Wasser und unterhalb der Pfalz als administrativem Zentrum aufgewogen.

Die ältesten großflächiger erhaltenen Marktpflaster gehören in die zweite Hälfte des 9. Jahrhunderts. Es sind bessere, grobe Kiesschüttungen, die mehrfach von Hochwassersedimenten des nahen Rheines überlagert wurden, in die man plattige Steine als Trittsteine einbrachte

Archäologische Belege

1. Marktaktivitäten

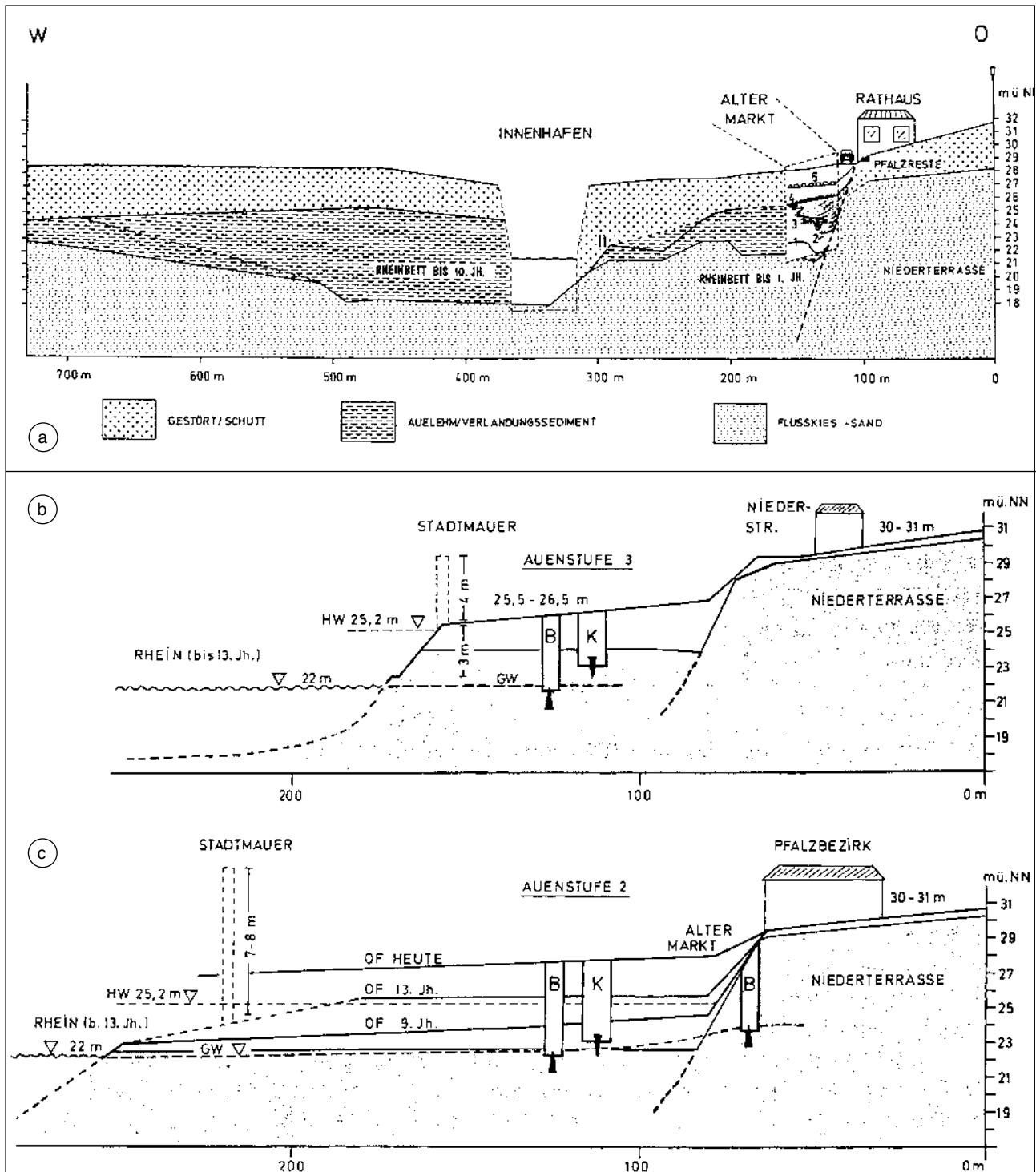


Abb. 3: Duisburg, geologische Schnitte. – a. Schnitt vom Burgberg bis zum Innenhafen (überhöht). Nach Bohrungen des geologischen Landesamtes NRW (GLA) und Beobachtungen beim Stadtbahnbau. Zur Lage des Schnittes siehe Abb. 2,B. Die Situation am Alten Markt wurde in diesen Schnitt hinein projiziert: 1 Grenze Flußsand/Auelehm nach Bohrungen am Alten Markt (Nahrinne); 2 Spurenschicht des 5. Jahrhunderts; 3 karolingisches Pflaster um 900 n. Chr. und Graben des 10. Jahrhunderts; 4. Pflaster des späten 13., 5 Pflaster des 18./19. Jahrhunderts; II mittelalterlicher Hafenbereich.
 b. und c. Schnitte durch die Auenstufe 2 und 3 mit Grund- (GW) und Hochwasserständen (HW) und schematischer Darstellung von Brunnen (B) und Kloaken (K) wie ehemaliger und heutiger Oberflächen (OF). Lage der Schnitte siehe Abb. 2,A und B

und weitere Kieselerschüttungen. Erst mit dem endgültigen Durchbruch des Rheines noch vor Ende des 10. Jahrhunderts kam der Alte Markt aus der Hochwasserzone heraus. Die Marktoberfläche wuchs aber ständig weiter, bedingt durch die Erosion des alten Rheinufers zum Burgplatz hin und vor allem durch Abfälle des Marktgeschehens, die bei dem dauerfeuchten Untergrund dazu führten, dass er schnell unbegebar wurde. Von der nahen Niederterrasse schaffte man Kies herbei und brachte ihn

auf die völlig aufgeweichte Oberfläche auf. Er bedeckte und versiegelte die mit zahlreichen Spuren des Marktgeschehens übersäte Oberfläche und konservierte so jeweils den Zustand eines lebhaften Markttages (Krause 1983, 35 ff. mit Abb. 12–27; ders. 1992a, 13 ff. mit Abb. 10–13). Zahlreich sind Wagen- und Karrenspuren, Fußindrücke von Mensch und Tier, von hölzernen Trippen. Erhaltene Holzreste von kleinen Pfosten standen vermutlich in Zusammenhang mit Marktständen.

Dass hier auf dem Markt eine ganz besondere Klientel verkehrte, zeigen Hunderte von Schuhsohlen des 12. und 13. Jahrhunderts, die sich unter den Marktabfällen dieser Zeit fanden. Sie stammen von Schuhen, deren Träger überwiegend große und robuste Männer gewesen sein dürften (Krause 1983, 70 Abb. 48).

Oberflächen mit Spuren haben sich, beginnend mit dem 5. Jahrhundert (Krause 1992b, 100 ff. mit Abb. 6–7 und 92 Farbtafel 4), mit Unterbrechungen bis in das 19. Jahrhundert immer wieder auf dem Alten Markt in Duisburg und der angrenzenden Schwanenstrasse ausgebildet. Mit dem Bau des Markthallenkomplexes am Ende des 13. Jahrhunderts (Untermann 1992) hören die kontinuierlichen Aufhöhungen der Marktoberfläche aber auf, da man das Gebäudeniveau halten musste und es fehlen durchgehende Marktoberflächen und Pflaster bis ins 18. Jahrhundert hinein.

Auch die Marktpflaster unter den Spurenbelägen des 12. bis 13. Jahrhunderts ähneln den älteren in ihrer Beschaffenheit. Im Randbereich des Alten Marktes in der sog. Baugrube Innenhafen haben sich aber Pflasterungen des 15. bis 17. Jahrhunderts erhalten. Das Pflaster des 15. Jahrhunderts in der Baugrube Innenhafen hat zum erstenmal den Charakter eines wirklichen Kopfsteinpflasters. Es besteht aus großen flach ausgelegten Flussgeröllen. Sie bieten im Vergleich zu den älteren Pflasterschüttungen eine weitaus kompaktere und belastbarere Oberfläche. Wohl erst im 17.–18. Jahrhundert beginnt man die Kopfsteine senkrecht einzusetzen, was die Qualität und Dauerhaftigkeit der Pflaster weiter erhöht (Krause 1983, 40 Abb. 27 Schichtbereich 3).

Von der römischen Schifffahrt im Duisburger Raum zeugen ein Bleiankerstock und zwei eiserne römische Anker. Mittelalterliche Zeugnisse waren jedoch bis zu den jüngsten Grabungen nicht überliefert bzw. nicht zuzuordnen und wegen der Veränderungen der alten Rheinfront durch die Anlage von Wällen und Gräben nach dem Trockenfallen des Rheines und der Anlage des Innenhafens im 19. Jahrhundert (Abb. 1; Abb. 3a) nicht ohne weiteres zu erwarten. Vergleichbares gilt auch für die alte Ruhrmündung, die sicherlich zum Wirtschaftsraum der Stadt gehörte, wie ein Töpferbezirk aus dem 10. Jahrhundert deutlich macht (Abb. 1,2). Der Transport von Schwergütern wie Steine, Holz und Ziegel, die im Bereich der Tonlagerstätten im Duisburger Stadtwald noch bis in jüngste Zeit gebrannt worden sind (Abb. 1,3), dürfte bis zur Verlagerung der Ruhr von der Stadt weg nach Norden über den Wasserweg erfolgt sein.

Hermann Genthe, Archäologe und Direktor des königlichen Gymnasiums zu Duisburg, hat in seiner Schrift, »Duisburger Altertümer« von 1881 nicht nur die historischen Quellen zum Verlauf des ehemaligen Rheines vor den Mauern der Stadt untersucht, sondern als erster auch vorhandene Funde und Fundnachrichten in seine Erörterungen mit einbezogen (Genthe 1881, 65 ff.). Der damalige Baggerer W. Staats berichtete ihm, dass bei der Anlage des Ruhrkanals 1843 (Bereich des heutigen Innenhafens vor dem Schwanentor der Stadtbefestigung (Abb. 2) in einer Tiefe von über 10 Klaftern unter der damaligen Grasnarbe große Eisenringe, zahlreiche Spitzhauen, kantig beschlagenes Holz und ein 33,5 kg schwerer Anker gefunden worden sind. Das älteste datierbare an dieser Stelle gefundene Stück ist ein eisernes Schwert aus dem 12. Jahrhundert, das sich noch im städtischen Museum befindet (Genthe 1881, 31 mit Taf. 2 Abb. 30; Krause

2. Archäologische Zeugnisse zur mittelalterlichen Schifffahrt

a. Ältere Überlieferung

1983, 24 Abb. 2,3 und 25 Abb. 3,3). Es sind für ihn sichere Beweise, dass dort einst Schiffsverkehr geherrscht hat.

b. Untersuchungen seit 1980

Eine Besonderheit der Duisburger Altstadtgrabungen seit 1980 sind die zahlreichen Funde zur frühen Schifffahrt, unter denen sich die ältesten ihrer Art in Nordwesteuropa finden. Sie belegen zum ersten Male einen Horizont karolingischer und ottonischer Zeit (9.–10. Jahrhundert).

Die damals begonnenen archäologischen Untersuchungen haben aber nur im Bereich des Alten Marktes zu langdauernden, nicht unter Zeitdruck stehenden Untersuchungen geführt. Alle anderen Maßnahmen sind fast unterschiedslos während laufender Hoch- und Tiefbaumaßnahmen ganz verschiedener Größe und Intensivität durchgeführt worden. Ein Vorlauf und qualifiziertes Personal war – auch wenn ausreichende Zeit und Mittel vorhanden waren – in der Regel nicht zu erhalten.¹ Trotz dieser ungünstigen Umstände konnte durch ein konzeptionelles Vorgehen und den Einsatz von hoch motivierten und archäologisch hoch qualifizierten kostenlos arbeitenden Freiwilligen, die auch an Abenden und Wochenenden einsatzbereit waren, bis in jüngste Zeit weit mehr aus dieser ungünstigen Situation gemacht werden, als zu erwarten war. Voraussetzung dafür war die Behandlung Alt-Duisburgs als ein großes zusammenhängendes Bodendenkmal und die Entschlüsselung wesentlicher Züge der historischen Topographie und ihres Wandels wie oben aufgezeigt. In interdisziplinärer Zusammenarbeit gelang es, alle vorhandenen Vorkenntnisse zu bedrohten Fundstellen zu sammeln und präzise Fragestellungen zu erarbeiten, denen dann während der Bodenaufschlüsse nachgegangen wurde. Dabei interessierten nicht einzelne noch so schöne Objekte, sondern Kontexte, wie z. B. der Schichtenaufbau einer Baugrube vom geologischen Untergrund bis heute und ihre Dokumentation. Nach rund 15 Jahren Tätigkeit verfügt die Duisburger Stadtarchäologie heute über ein umfangreiches Fundmaterial aus zahlreichen Kontexten verschiedenster Art, die ein zusammenhängendes Bild der Entwicklung Duisburgs von frühesten Anfängen ergeben. Wichtig ist dabei, dass alle geborgenen Funde und Proben aufgehoben wurden und zumindest bis zu einer Auswertung der jeweiligen Geländeuntersuchungen verfügbar bleiben.

Schon Ende 1989 waren Reste einer gewerblichen Hafenbebauung des 12./13. Jahrhunderts unterhalb der Niederstrasse entdeckt worden. Es waren ebenerdige langgestreckte Lagerhallen mit einer massiven steinernen Wand zum Hafen und Fachwerkwänden an den anderen Seiten, die bei laufenden Bauarbeiten unter schwierigsten Umständen zum Vorschein kamen (Krause 1997, 104; Meurers-Balke u. a. 1999). Sie waren aber zum Ende des 15. Jahrhunderts ganz verschwunden, was sicherlich mit dem Verlust der Hafenaktivitäten zusammenhängt. Sie gehörten zur Hinterbebauung der Niederstrasse, die auf dem Stadtplan von 1566 schon ganz ihren Charakter verändert hat. In der Stadtmauer unterhalb der Niederstrasse fanden sich mehrere Türen, um den Hafenerbetrieb zu gewährleisten. Es ergab sich, dass hier mindestens 6 Häuser ursprünglich an die Stadtmauer herangebaut waren. Die ältesten waren offensichtlich romanisch, das jüngste spätgotisch (Krause 1992a, 28 Abb. 21 und 40; ders. 1994, 544 mit Abb. 11; ders. 1997, 104, 105 Abb. 4, 114 V. u. VI; Müller 1992, 498 ff.).

Noch ungünstiger als bei den meisten Baugrubenuntersuchungen war die Situation im Sommer 1994 im Bereich des eingetragenen Bodendenkmals Stadtmauer am Schwanentor, als die Steigeranlage für die Hafenerundfahrten erneuert wurde und die Bodeneingriffe das ganze mittelalterliche Rheinufer mit den späteren Wällen und Gräben der Stadtbefestigung und die Stadtmauer selbst erfassten.² Das alte Rheinbett vor dem Durchbruch bei Essenberg, das den mittelalterlichen Hafen bildete, wurde bei den Bauarbeiten freigelegt (Abb. 2; Abb. 3a, II). Es ließ sich aber nur noch auf einer Fläche von etwa einem Quadratmeter untersuchen. Alles andere war bereits zerstört.

¹ Dies hätte nur mit einer dauerhaften Unterstützung der für Denkmalpflege und -schutz zuständigen Aufsichts- und Fachbehörden erreicht werden können. Sie sind aber unter den Druck fremder Interessen geraten. Eine kontroverse Diskussion über das geltende Denkmalschutzgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen hat sogar eingesetzt (Horn 19 f.). Dies hat zu einer ganz unverantwortlichen, kaum noch gesetzeskonformen Veränderung und Pervertierung archäologischer Praxis nicht nur in Duisburg geführt (Krause 1994b). Denkmalbehörden und archäologisches Fachamt haben sich so immer mehr gegen ihren gesetzlichen Auftrag von Anwälten der Denkmäler zu Anwälten der Bauvorhaben entwickelt.

² Es wurden ganz falsche Angaben zur Eingriffstiefe gemacht, da man das Bauvorhaben durch dann zwingend vorgeschriebene archäologische Untersuchungen nicht verzögert sehen wollte. Sie wurde mit 2,60 Meter (gestörter Bereich) statt tatsächlichen 6 Metern angegeben. So konnte nur noch während der unter starkem Termindruck stehenden Ausschachtungsarbeiten von Seiten der Archäologie Schadensbegrenzung betrieben werden. Es wurden in einem Noteinsatz wenigstens die Hauptprofile der Baugrube aufgenommen, Funde daraus geborgen.

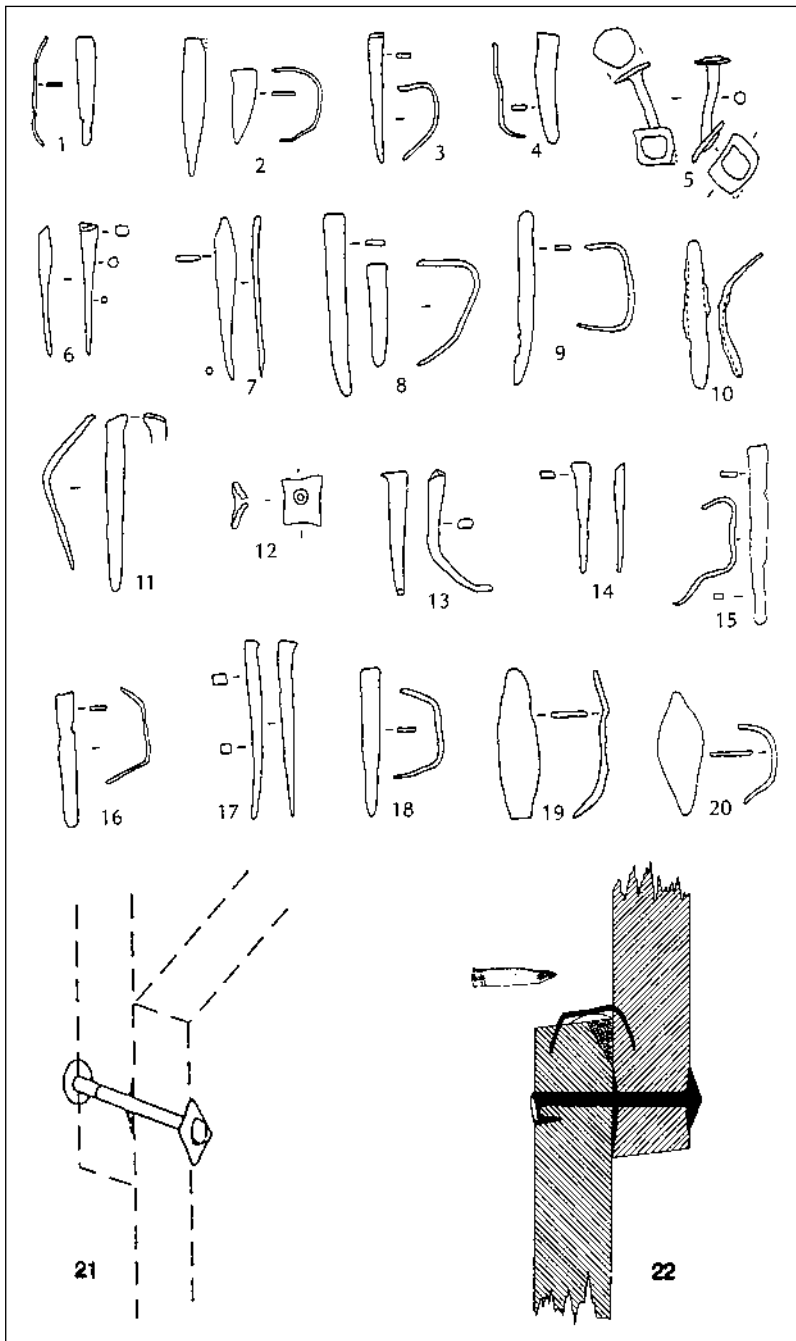


Abb. 4: Auswahl von Kalfatklammern und Rohlingen für Kalfatklammern und einem skandinavischen Schiffsniet aus der Duisburger Altstadt.

1–4, 8–11, 15, 16, 18–20 Kalfatklammern; 5 Schiffsniet mit rhomboider Nietplatte; 12 rhomboide Nietplatte von einem Schiffsniet;

6, 7, 13, 14, 17 Rohlinge für Kalfatklammern.

1–7: 2. Hälfte 9. Jahrhundert, bis 900; 8–14: 10. Jahrhundert; 15–17: 11. Jahrhundert; 18–20: 12. Jahrhundert.

1–8, 13, 15, 18 Alter Markt (15); 9, 11, 12, 14 Niederstrasse Block D (65); 10 Baugrube C&A (16); 16, 17 Baugrube Innenhafen (17); 19 Niederstrasse 47 (71); 20 Rheinufer (mittelalterlicher Hafen), Steiger Schwanentor (81), Maßstab 1:3.

21, 22 Schiffsplankenverbindung in Klinkertechnik, 21 skandinavisch-englische, 22 einheimische Tradition

Die aus den groben Kieseln aus dem Uferbereich des ehemaligen Hauptstromes geborgenen Funde, rund 60 Scherben, ermöglichen eine recht exakte Datierung dieser für das Schicksal Duisburgs überaus wichtigen Rheinverlagerung. Sie muß noch vor dem 11. Jahrhundert stattgefunden haben.³ Der Durchbruch geschah ganz abrupt. Über den groben Kieseln des ehemaligen Rheines folgen direkt die schluffigen Verlandungssedimente eines Altwassers, aus denen Funde geborgen werden konnten, die zeigen, dass hier über Jahrhunderte ein wasserführender Altarm existierte, der als Hafen genutzt wurde (Krause 1997, 105, 113 II, 106 f. Abb. 6–7, 110 Abb. 9, 16–33), ebenso wie die Ruhmündung vor dem Stapeltor, die auch schon vor dem Rheindurchbruch bei Essenberg ganzjährig hochwasserfrei war. An dieser ist mit dem Wikingerlager von 883/84 und der friesischen Handelskolonie zu rechnen (Abb. 2,I), für die jegliche Spuren in der Altstadt selbst fehlen.

Dass trotz der überwiegend fragmentarischen Untersuchungen eine solche Anzahl von Kalfatklammern und Halbfertigfabrikaten (Rohlinge)

³ Die wichtigen Erkenntnisse zur Rheinverlagerung werden dem Einsatz von Peter Müller verdankt, der sich, trotz einer anderen hauptberuflichen Tätigkeit seit den 70er Jahren mit großer Kompetenz und Geschick für die Archäologie eingesetzt hat. Ohne ihn hätte die Duisburger Stadtarchäologie bei den oben genannten Einschränkungen niemals ihr internationales Ansehen erlangen können. Der plötzliche Tod von Peter Müller im Alter von 54 Jahren am 15. Oktober 1995 bedeutet deshalb nicht nur für die Duisburger Stadtarchäologie einen unersetzlichen Verlust.

	2. Hälfte 9. Jahrh.	10. Jahrh.	11. Jahrh.	12. Jahrh.	13. Jahrh.	14. Jahrh.	15. Jahrh.	unbestimmt	gesamt
15 Alter Markt Kalfatklammern Rohlinge	10 4	12 4	2 1	10 8	11 28				45 45
81 Steiger Schwanentor, Rheinuferbereich Kalfatklammern			2	1					3
16 Baugrube C & A Kaufhausneubau Schwanenstraße Kalfatklammern	1	2							3
57 Stadtbahn Schwanenstraße Baulos 10, U-Bahn Kalfatklammern		2	1						3
55 Schwanentor, Kanalgraben Kalfatklammern				1					1
17 Baugrube Innenhafen, Neubebauung Kalfatklammern Rohlinge	2	4 4	2 1	2 1	2 12	1?			12 19
65 Niederstraße Block D, Neubau Kalfatklammern Rohlinge	2	24 4			1 1				27 5
71 Niederstraße 47, Neubau Kalfatklammern Rohlinge				12	2 2	2 1	2		18 3
48 Stadtmauer westlich des IZ Kalfatklammern Rohlinge		8	3	4 5	4	2 1			21 6
13 Flachsmarkt, Kanalisation Kalfatklammern Rohlinge					1	1 1			1 2
49 Stadtmauer östlich des IZ Kalfatklammern Rohlinge		1		21	32 2	2	2 2		58 4
62 Niederstraße Block A, Neubebauung Kalfatklammern Rohlinge		1	1 1	3 1	19 2	1	1?		26 4
63 Niederstraße Block B, Neubebauung Kalfatklammern Rohlinge								2 1	2 1
64 Stadtmauerdurchbruch westl. Koblenzer Turm Kalfatklammern				1	1				2
50 Krauturm / Alter Wehgang Kalfatklammern		1				1			2
53 Peterstal, Leitungsgraben vor Haus Nr. 30, Grube Kalfatklammern		1							1
73 Tibistraße 22/24, Neubau Kalfatklammern Rohlinge		1 1	2	2	2 1				7 2
39 Abteistraße, Fernwärmegraben vor Haus Nr. 17 Kalfatklammern Rohlinge		1			2				2 1
51 Klosterstraße, Kanalgraben vor Haus Nr. 51 Kalfatklammern Rohlinge		1				1			1 1

Tabelle 1: Duisburger Altstadt: Verteilung der Kalfatklammern und Rohlinge auf Fundstellen und Jahrhunderte. Zur Lokalisierung siehe Abb. 2

gefunden wurde, macht erst recht die große Bedeutung der Schifffahrt für das frühe Duisburg klar (Tabelle 1).

Kalfatklammern, die die Moosdichtungen zwischen den Planken der Holzschiffe hielten, und Rohlinge dafür (Abb. 4) lassen sich unschwer nach der Literatur ansprechen (Vlierman 1996).⁴ Schwieriger ist es, die häufig stark korrodierten Nieten, die für den englischen und skandinavischen Schiffbau typisch sind, im Auffindungszustand von Nägeln zu unterscheiden.⁵ Fundkomplexe fanden sich entlang des Innenhafens vom Koblenzer Turm im Nordosten bis zur Abteistrasse entlang der alten Rheinfront (Abb. 2). Ähnlich wie im Bereich der Niederstrasse (siehe oben) ist auch im westlichen Teil der Altstadt mit einem auf den Rhein ausgerichteten abgegangenen Stadtquartier zu rechnen. Nach dem Verlust des Hafens vor der Stadt verfielen diese Quartiere, und die Bebauung zog sich ganz überwiegend aus der ehemaligen Rheinaue mit ihrem ungünstigen Baugrund auf die höhere Niederterrasse zurück (Krause 1999, 117; Meurers-Balke u. a. 1999, 393 ff.). Bezeichnenderweise heißt dieser Bereich »Öderich«.

Bei dem Duisburger Material zur frühen Schifffahrt fehlen die andernorts zahlreichen Stakeisen und mögliche Werkzeuge der Schiffbauer (z. B. Steuer 1993), bis auf eine Zimmermannsaxt der Zeit um 900 und eine weitere aus dem Spätmittelalter oder der frühen Neuzeit (Krause 1992a, 55 Abb. 42,2 u. 58, Abb. 45). Alle diese Materialien sind vom Verfall bedroht und bedürfen dringend einer eingehenden restauratorischen Versorgung, einer angemessenen Unterbringung und kontinuierlicher restauratorischer Überwachung, die verweigert werden.

Die hier kurz vorgestellten Befunde und Funde zeigen die frühe Bedeutung Duisburgs für die Schifffahrt und den Fernhandel. Sie decken vor allem die Zeit von der zweiten Hälfte des 9. bis zum Ende des 14. Jahrhunderts ab. Es sind mehrere hundert Kontexte, die sich durch ihre stratigraphische Position und/oder Befunde eindeutig datieren lassen.

Der älteste Kontext stammt aus einem karolingischen Kastenbrunnen vom Innenhafen, der dendrochronologisch auf 870 datiert ist, dem Fälljahr der verwendeten Hölzer (Krause 1997, 113 f. Nrn. 72–74, mit 111 Abb. 10, 18–19). Zahlreich sind Kalfatklammern aus dem 10., 12. und 13. Jahrhundert (Krause 1997, 109 ff. Abb. 8–11). Abb. 2 zeigt die Verteilung der Fundstellen in Tabelle 1 auf die Duisburger Altstadt. Besonders in der westlichen Altstadt waren die Bodenaufschlüsse sehr begrenzt (Fundstellenübersicht bis 1990 bei Krause 1992a, 6 f. Abb. 4) und eher sporadisch, wohingegen im östlichen Teil der Altstadt diese sehr viel großflächiger und somit auch fundreicher waren. Dadurch ergibt sich ein verzerrtes Bild. Das Fundgut vom Alten Markt ist deshalb um ein vielfaches über-, die Funde aus den meisten anderen Fundstellen, durchgehend aber aus der westlichen Altstadt in vergleichbarer Weise unterrepräsentiert. Auf dem Alten Markt hört das Fundmaterial zur Schifffahrt mit dem Ende des 13. Jahrhunderts auf. Dies hängt mit dem Abbrechen der Marktstratigrafie in dieser Zeit zusammen. Der Rückgang von Kalfatklammern und Rohlingen für Kalfatklammern im 11. Jahrhundert könnte eine Verlagerung von Hafenaktivitäten nach dem Durchbruch des Rheines andeuten, bis sich die Verhältnisse vor der Stadt wieder konsolidierten, oder auch auf Datierungsschwierigkeiten zurückzuführen sein.

In den Zusammenhang mit Schifffahrt und Handel mögen auch 1992 vorgestellte Taureste des 12. Jahrhunderts vom Alten Markt (Farke 321 u. 329 Abb. 6,3-4), außerdem Meeresfischknochen (Heinrich 1992, 295–305) und noch unpublizierte jährringdatierte Eichenhölzer aus der Altstadt gehören, die nicht vom Niederrhein stammen.

Die endgültige Rheinverlagerung noch vor dem 11. Jahrhundert mag ein Grund für das Nachlassen des Interesses des Königtums an Duisburg bereits im Verlaufe des 12. Jahrhunderts sein. Der dadurch

Ausblick

4 Um mehr Sicherheit über den Charakter des Materials zu gewinnen, wurde Herr Karel Vlierman vom Centrum voor Scheepsarcheologie des ROB in Lelystad, Niederlande, als Experte hinzugezogen. Er machte auf die Rohlinge für Kalfatklammern aufmerksam und stellte fest, dass Duisburg zum erstenmal einen frühen (karolingischen und ottonischen) Zeitraum der Verwendung und Entwicklung der Kalfatklammern in Nordwesteuropa sicher belegt. Nach Auskunft von Herrn Vlierman haben Kalfatklammern eine ungefähre Lebensdauer von 25 Jahren, so daß die gebrauchten Klammern in der Regel etwas älter als die zugehörigen Keramikkontexte sein dürften. Wir möchten uns für Herrn Vliermans Hilfe bedanken.

5 Vorläufige Berichte zu den Schiffsfunden wurden von mir 1995 für die Festschrift Walter Sage verfasst (bisher unpubliziert) bzw. 1997 und 1999 von mir veröffentlicht (Krause 1997, 1999). Inzwischen dürften mehr als 90% des einschlägigen Fundmaterials zur frühen Schifffahrt aus Duisburg erfasst sein. Die Veröffentlichung der inzwischen in die hunderte gehenden Kontexte steht aber noch aus. Da der größte Teil des Materials völlig unbehandelt geblieben, stark korrodiert bzw. schon zerfallen ist, bleibt eine größere Dunkelziffer von nicht mehr zu identifizierenden Objekten. Das identifizierte Material spiegelt überdies den eher begrenzten Kenntnisstand des Berichterstatters zu Zeugnissen der Schifffahrt.

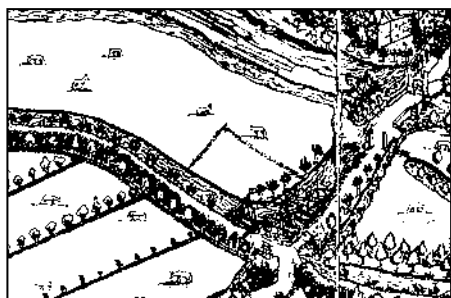


Abb. 5: Kleiner Hafen in einer Ausstülpung des Dickelsbachs vor dem Schwanentor. Stadtplan von 1566, Ausschnitt

bedingte Bedeutungsverlust der Stadt war vielleicht zu dieser Zeit schon absehbar, betraf aber ganz offensichtlich nicht Duisburgs Handelsaktivitäten. Die Verlagerung des Hauptstromes brachte zwar den Verlust des günstigen Rheinübergangs und der direkten Kontrolle des Rheines mit sich, führte aber auch dazu, dass auch der niedrig gelegene Bereich der Auenstufe II vom Alten Markt bis zum Hugenturm (Abb. 2,B) ganzjährig hochwasserfrei blieb und somit für die Schifffahrt einen größeren Teil des Jahres nutzbar wurde.

Das Areal der frühen Schiffsländen und des Hafensbetriebs und Ufermarktes scheint nach Ausweis der Funde seit dem späten 9. Jahrhundert die ganze ehemalige Rheinfront eingenommen zu haben. Selbst wenn in der westlichen Altstadt durch die geringen Aufschlüsse Kalfatklammern und Rohlinge für Kalfatklammern nicht so zahlreich sind, so fehlt es in diesem Bereich doch nicht an Fundmaterial seit dem späten 9. Jahrhundert. Auffallend ist die Häufigkeit früher Adelssitze in der Nähe des Wassers (Abb. 2). Welche Rolle spielte der Adel bei der Herausbildung der Schifffahrt und des Fernhandels? Deutlich läßt sich an der Niederstraße wohl seit dem 12. Jahrhundert die Verlagerung des Handels in die Lagerhallen und Häuser der Kaufleute erfassen (Krause 1997, 108; Ellmers 1990).

Auch das Gebiet vor dem Stapeltor an der Ruhrmündung und die Dickelsbachmündung könnten in den Hafenbetrieb einbezogen gewesen sein (Abb. 2). Im Bereich der alten Dickelsbachmündung südlich der Marienkirche hat vor einiger Zeit eine Grabung durch eine teure Privatfirma unter Ausschluß der bisherigen Duisburger Stadtarchäologie und der Öffentlichkeit stattgefunden, ein weit größeres archäologisches Projekt wurde ganz ähnlich vom Duisburger Tiefbauamt mit völlig unzureichendem Personal (Krause 1994, 284 f.; ders. 1997, 108) an der Beekstrasse direkt vor der Marienkirche der Johanniter (Abb. 2,5) durchgeführt. Hierbei hätten die bisherigen Kenntnisse der Stadtarchäologie zwingend einbezogen werden müssen, um den Aufwand sinnvoll zu machen.⁶ Es wäre dann unschwer feststellbar gewesen, ob sich der Hafenbetrieb bis in diese Bereiche erstreckte. Die vorgelegten Ergebnisse dieser mehrere Millionen DM teuren »Grabungen« sind von großer Peinlichkeit und unbrauchbar. Das ist leider ganz im Sinne der Auftraggeber, die die Bedeutung archäologischer Überreste in der Duisburger Altstadt möglichst klein halten wollen.

Größere Bodeneingriffe wurden seit Mitte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts im Bereich der Ruhrmündung vor dem Stapeltor im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Emscherpark vorgenommen, um ein ganz neues Stadtquartier zu errichten (Abb. 2). Große Teile der ehemaligen Altstadt und die alte Ruhrmündung vor der Stadt wurden zu einem »internationalen Dienstleistungspark« umgewandelt. An der alten Ruhrmündung ist mit einem bedeutenden Teil des mittelalterlichen Hafens zu rechnen, desgleichen wird dort das Wikingerlager von 883/84 und der Friesenwik des 9. Jahrhunderts vermutet. Der berühmte Architekt, nach dessen Masterplan der neue Dienstleistungspark entwickelt wurde, wusste aber nichts von Duisburgs Geschichte und Ortsbild. Man hatte dieses in der vorausgegangenen Ausschreibung offensichtlich verschwiegen. Er ging davon aus, dass erst die Industrie das Wasser nach Duisburg gebracht habe. Dieses wurde flugs zur offiziellen Amtsmeinung erklärt, die aber mit dem Wissen zu Duisburgs Ortsbild und Entwicklung unvereinbar ist.

Um jegliche Störung der Bauarbeiten zu verhindern, wurde trotz des Kenntnisstandes der Bereich an der alten Ruhrmündung vor der Altstadt zu einem rein geologischen Gebiet erklärt, wo es nichts zu finden und für Archäologen und ihre Helfer deshalb nichts zu suchen gäbe. Danach wurde es ohne rechtsgültigen Flächennutzungsplan und ohne Bebauungspläne ausgebaut. Erst nach Ende der Bauarbeiten wurden dafür notwendige Flächennutzungsplanänderungen vorgelegt und durch den Rat der Stadt beschlossen. Alle Einsprüche, auch die

⁶ Die Zuständigkeit ist dem Verfasser inzwischen entzogen worden. Seine Kenntnisse über die Duisburger Altstadt sind unerwünscht. Er selbst und die Ergebnisse dieser Arbeit sind aus dem dafür eingerichteten Museum (Tromnau 1992, 36–37) ausgeschlossen. Die ganze bisherige Arbeit ist gefährdet. Sie war ganz wesentlich von der Mitarbeit Freiwilliger geprägt, die es seit mehr als 100 Jahren in Duisburg gibt, und die kostengünstigste in dieser Qualität ist. Inzwischen hat die Stadt die Freiwilligen ausgeschlossen und diffamiert deren bisherige idealistische Arbeit öffentlich als »Lustgrabungen«, für die die Stadt kein Geld habe. Für wissenschaftlich kaum qualifizierte private Grabungsfirmen müssen jedoch weit höhere Mittel als je zuvor aufgebracht werden.

gegen die Zerstörung des Ortsbildes und von möglichen Bodendenkmälern wurden erst zu diesem Zeitpunkt behandelt und waren so von vornherein gegenstandslos. Um sie endgültig abzuweisen, wurde mit Ratsmehrheit beschlossen, dass die mittelalterliche Ruhr nicht am Philosophenweg vor dem Stapeltor geflossen sei, was alle historischen Karten zeigen, und somit dort auch kein Hafen und keine Funde dazu existierten (Krause 2000, 18 ff.). Desgleichen wurden im Boden liegende Wälle und Gräben der Stadtbefestigung vor der Ruhrmündung abgestritten, später aber nach Zerstörung durch Bebauung unter Schutz gestellt.

Es wundert deshalb nicht, dass auch die hier vorgestellten Zeugnisse zur mittelalterlichen Schifffahrt geleugnet werden. Sie bezeugen ja den Hafen zumindest in unmittelbarer Nähe und legen ihn auch an der Ruhrmündung vor dem Stapeltor nahe. Bei den wenigen im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg ausgestellten Kalfatklammern und Teilen von Schiffsnieten aus der Duisburger Altstadt wird aus diesen Gründen der Fundort verschwiegen.⁷

Trotz all dieser Verirrungen und Verwirrungen bleibt es klar, dass Duisburg immer noch von Rhein und Ruhr, seinem Hafen, lange Zeit größter Binnenhafen Europas oder sogar der Welt, geprägt ist und dies auch schon im Mittelalter so war. Der Hafen und seine Geschichte gehören zu Duisburgs Identität. Sie lässt sich nicht ohne Schaden für die Stadt durch eine künstliche und beliebige ersetzen.

Dr. Günter Krause
Jahnstraße 7, 47228 Duisburg
dr.guenter.krause@gmx.de

Literatur

- Bär, Max: Der Koblenzer Mauerbau. Rechnungen 1276–1289. Leipzig 1888.
- Berghaus, Peter: Duisburger Münzen; in: Duisburg im Mittelalter, Begleitschrift zur gleichnamigen Ausstellung im Niederrheinischen Museum der Stadt Duisburg. Duisburg 1983, 89–117.
- Binding, Günther und Elisabeth: Archäologisch-historische Untersuchungen zur Frühgeschichte Duisburgs (Duisburger Forschungen, Beiheft 12). Duisburg 1969.
- Eickels van, Klaus: Große Schiffe, kleine Fässer: Der Niederrhein als Schifffahrtsweg im Spätmittelalter; in: Geuenich, Dieter (Hrsg.), Der Kulturraum Niederrhein, Band 1. Von der Antike bis zum 18. Jahrhundert. Essen 1996, 43–66.
- Ellmers, Detlev: Die Verlagerung des Fernhandels vom öffentlichen Ufermarkt in die privaten Häuser der Kaufleute; in: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 11, Bonn 1990, 155–162.
- Ellmers, Detlev (1991): Schiffsarchäologie am Rhein; in: 2000 Jahre Rheinschifffahrt (Einzelveröffentlichungen des Landesmuseums Koblenz 40). Koblenz 1991, 29–47.
- Ellmers, Detlev (1991a): Die Rolle der Binnenschifffahrt für die Entstehung der mittelalterlichen Städte; in: Frühgeschichte der europäischen Stadt. Voraussetzungen und Grundlagen (Schriften zur Ur- und Frühgeschichte 44). Berlin 1991, 137–147.
- Farke, Heidemarie: Faser- und Gewebereste aus Grabungen in der Stadt Duisburg; in: Krause 1992, 316–329.
- Genthe, Hermann: Duisburger Altertümer. Ein Beitrag zur Geschichte der Stadt Duisburg und zur prähistorischen Karte Deutschlands. Duisburg 1881.
- Gerlach, Renate: Die Entwicklung der naturräumlichen historischen Topographie rund um den Alten Markt; in: Krause 1992, 66–92.
- Gerlach, Renate/Radtke, Ulrich/Sauer, Karl-Heinz: Historische Bodenbelastungen in Duisburg; in: Krause 1992, 365–379.
- Gerlach 1994: siehe Krause 1994.
- Hafen-Zeit. Der Lebensraum Rhein-Ruhr Hafen Duisburg im Focus von Wirtschaft, Geschichte und Kultur, hrsg. von Franz Haniel & Cie. GmbH. Duisburg-Ruhrort 1991.
- Heinrich, Dirk: Fischknochen aus mittelalterlichen Siedlungsabfällen in Duisburg; in: Krause 1992, 295–305.
- Hofius, Kurt: Der erste Ausbau des Duisburger Hafens im Jahre 1665; in: Duisburger Forschungen 41, 1994, 117–119.
- Horn, Heinz Günter: Der gesetzliche Rahmen des Bodendenkmalschutzes und der Bodendenkmalpflege in Nordrhein-Westfalen; in: Bodendenkmalpflege in Nordrhein-Westfalen und Brandenburg, Bodendenkmalpflege im Land Brandenburg 2, Potsdam 1993, 13–20.
- Knörzer, Karl-Heinz: Vorbericht über paläoethnobotanische Untersuchungen in Duisburg; in: Krause 1992, 223–236.
- Krause, Günter (Hrsg.) (1992): Stadtarchäologie in Duisburg 1980–1990 (Duisburger Forschungen 38). Duisburg 1992.
- Krause, Günter (1992a): Stadtarchäologie in Duisburg; in: Krause 1992, 1–65.
- Krause, Günter (1992b): Archäologische Zeugnisse zum ältesten Duisburg; in: Krause 1992, 93–168.
- Krause, Günter: Archäologisch-bauhistorische Beobachtungen zur frühen Duisburger Stadtbefestigung; in: Festschrift G. Fehring. Rostock 1993, 193–201.

⁷ Das hier vorgestellte, in jüngster Zeit erweiterte Wissen darf ich laut meinem Vorgesetzten nur in meiner Freizeit verbreiten, im Dienst hätte ich die mehrheitlich so beschlossene Amtsmeinung zu vertreten. Meine Arbeit hat so am Ende keinen amtlichen Segen gefunden, denn nur was amtlich ist, gilt. Es ist deshalb auch konsequent, dass ich nicht mehr Stadtarchäologe bin. Meine wissenschaftlichen Forschungsergebnisse sind nicht amtlich und taugen deshalb nichts. Das gilt offensichtlich auch für das Fundmaterial und die Dokumentationen zur Stadtarchäologie, die längst von dem dafür eingerichteten Museum getrennt und dem Baubetrieb unterstellt wurden (Krause 1997a, 253 Anm. 19). Sie sollen nicht noch mehr Aufsehen erregen und Schaden für die gewünschte Stadtentwicklung anrichten, mit der sie so unvereinbar erscheinen. Man hofft wohl, dass sich das Problem mit dem Ausscheiden meiner Person in wenigen Jahren von selbst erledigt.

- Krause, Günter (1994): Archäologische und naturwissenschaftliche Untersuchungen in der Duisburger Altstadt (mit Beiträgen von H. Berke, R. Gerlach, K.-H. Knörzer und J. Meurers-Balke); in: *Germania* 72, 1994, 529–579.
- Krause, Günter (1994a): Museum Rescue-Archaeology in Duisburg, the Lower Rhineland; in: Gaimster, David (ed.): *Museum Archaeology in Europe (The Museum Archaeologist 19)*. Oxford 1994, 49–75.
- Krause, Günter (1994b): Eine Zukunft für unsere Vergangenheit – Ethics and Values in Archaeology. Bemerkungen zu einer vorwiegend in anderen Ländern geführten Diskussion; in: *Ausgrabungen und Funde. Nachrichtenblatt der Landesarchäologie* 39, Berlin 1994, Heft 6, 277–287.
- Krause, Günter (1997): Archaeological evidence of medieval shipping from the Old Town of Duisburg, Lower Rhineland, in: *Papers of the 'Medieval Europe Brugge 1997' Conference*, 8. Zellik 1997, 101–116.
- Krause, Günter (1997a): Die Duisburger Stadtbefestigung von ihren Anfängen bis heute; in: Isenberg, Gabriele/Scholkmann, Barbara (Hrsg.), *Die Befestigung der mittelalterlichen Stadt. Köln/Weimar/Wien 1997*, 249–262.
- Krause, Günter: Duisburg, Lower Rhineland – the harbour and the topography of the town from the Merovingian period to c. 1600; in: *Maritime Topography and the Medieval Town. Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen*, 14–16 May 1998, 1999, 109–118.
- Krause, Günter: Duisburg und der Rhein. Ein Beitrag zum Umgang mit Geschichte; in: *Jahrbuch 2000/2001 der linksrheinischen Ortsteile der Stadt Duisburg mit Beiträgen zur Heimat- und Kulturgeschichte*, 10–20.
- Krause, Günter (2002): Neue archäologische Erkenntnisse zur Duisburger Königspfalz; in: *Château Gaillard* 20, Caen 2002, 131–136.
- Krause, Günter (2002a): Duisburg and its environs at the confluence of Rhine and Ruhr from Late Antiquity to the Industrial Age – Essential aspects of its development according to archaeological and historical sources; in: *Medieval Europe Basel 2002. 3rd International Conference of Medieval and Later Archaeology*, 2. Hertingen 2002, 155–165.
- Meurers-Balke, Jutta/Knörzer, Karl-Heinz/Glasmacher, Hans-Arnold/Berke, Hubert/Gerlach, Renate/Tegtmeier, Ursula: Ein spätmittelalterlicher Brunnen in der Duisburger Niederstraße; in: *Bonner Jahrbücher* 199, 1999, 347–396.
- Milz, Joseph (rev.): Duisburg (Rheinischer Städteatlas IV 21). 2. Auflage, Bonn 1985.
- Milz, Joseph: Reichszins und Stadtentstehung; in: *Duisburger Forschungen* 35, 1987, 1–12.
- Milz, Joseph: Die topographische Entwicklung Duisburgs bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts. In: *Vergessene Zeiten. Mittelalter im Ruhrgebiet. Ausstellungskatalog Ruhrlandmuseum Essen*, Bd. 2. Essen 1990, 34–38.
- Milz, Joseph/Krause, Hans-Georg: Duisburgs Entwicklung als Handels-, Hanse- und Hafencity; in: *Duisburg und der Rhein. Begleitband und Katalog zur Ausstellung des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg-Ruhrort. Duisburg 1991*, 47–62.
- Milz, Joseph/Roden, Günter von: Duisburg im Jahre 1566. Der Stadtplan des Johannes Corputius. Neu bearbeitete und ergänzte Auflage (Duisburger Forschungen 40). Duisburg 1993.
- Möller, Bernhard: *Rheni a primis fontibus usque ad Oceanum Germanicum descriptio. Coloniae Agrippinae 1596*.
- Müller, Joachim: Zur Baugeschichte der Duisburger Stadtmauer am Innerehafen und Springwall; in: Krause 1992, 463–519.
- Müller, Joachim: Die Duisburger Stadtmauer des 12. Jahrhunderts; in: Isenberg, Gabriele/Scholkmann, Barbara (Hrsg.), *Die Befestigung der mittelalterlichen Stadt. Köln/Weimar/Wien 1997*, 263–269.
- Roden, Günter von: *Geschichte der Stadt Duisburg*. 1. Band. Duisburg 1970.
- Scheller, Hans: Der Rhein bei Duisburg im Mittelalter; in: *Duisburger Forschungen* 1, 1957, 45–86.
- Steuer, Heiko: Werkzeug der Schiffbauer vom Rheinufer in Köln; in: *Archäologie des Mittelalters und Bauforschung im Hanseraum. Festschrift für Günter P. Fehring*. Rostock 1993, 311–330.
- Tegtmeier, Ursula: Hölzer aus den Stadtkerngrabungen in Duisburg. Archäologische und botanische Untersuchungen (Archaeo-Physika 14). Mainz 2002.
- Trapp, Reinhold: Die Geschichte Ruhrorts und die Entwicklung der Duisburg-Ruhrorter Häfen; in: *Duisburg und der Rhein. Begleitband und Katalog zur Ausstellung des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt Duisburg-Ruhrort. Duisburg 1991*, 63–82.
- Tromnau, Gernot: Das archäologische Museum – Stadtgeschichte im Getreidesilo; in: *Archäologie in Deutschland* 1992, Heft 3, 36 f.
- Untermann, Matthias: Der Baukomplex der Markthalle am »Alten Markt« in Duisburg; in: Krause 1992, 394–450.
- Vlierman, Karel: »... van Zintelen, van Zintelroeden ende Mossen ...« Een breeuwmethode als hulpmiddel bij het dateren van scheepswrakken uit de Hansetijd (Scheepsarcheologie 1, Flevo-bericht 386). Lelystad 1996.