

MANFRED RECH

## Baubegleitende Untersuchungen an der Düsseldorfer Zitadelle und am alten Hafen

HISTORISCHER ÜBERBLICK

Im Hochmittelalter war 'Dussildorp' ein vergleichsweise unbedeutender Ort am Rhein. Am 14. August 1288 jedoch, kurz nach der für Adolf V. von Berg und seine Verbündeten siegreichen Schlacht von Worringen, sah dieser die Möglichkeit, sich nach Niederrichtung des Kölner Erzbischofs durch Verleihung der Stadtrechte an Düsseldorf einen festen Platz am Rhein zu verschaffen. Ähnliche Versuche der Berger waren bisher gescheitert. Nach einem in der Folge eher langsamen Aufschwung kam für die Stadt nach 1380 der endgültige Durchbruch, als Wilhelm I. von Berg auf dem Reichstag zu Aachen zum Herzog erhoben wurde. Düsseldorf wurde nun Vorort des Herzogtums und Residenzstadt. Nach 1384 wurde die Stadt in Richtung Süden erweitert und mit einer neuen Stadtbefestigung versehen, deren Haupttore, wie Zolltor, Rheintor und Berger Tor, in Darstellungen des 16./17. Jahrhunderts verschiedentlich wiedergegeben sind. Mauern und Tore werden wohl erst der Zeit um 1400 angehören.

Unter Wilhelm V., 'dem Reichen', der als 22jähriger nach dem frühen Tod des Vaters Johann III. im Jahre 1539 zum neuen Herzog ausgerufen worden war, folgte ein langer Abschnitt, der wichtig für die Entwicklung des Bergischen Landes, aber auch für den Ausbau der Residenzstadt Düsseldorf wurde. 1538, also ein Jahr zuvor und noch unter Herzog Johann hatten die jülich-bergischen Landstände den Ausbau von Düsseldorf und Jülich zu Festungen beschlossen<sup>1</sup>. Die Bedrohung durch den aufziehenden geldrischen Erbfolgekrieg war richtig erkannt worden, doch wurde die Realisierung des Beschlusses durch die Ereignisse zunächst aufgeschoben. Der Versuch Wilhelms, sich auf Kosten Kaiser Karls V. mit König Franz I. von Frankreich zu verständ-

<sup>1</sup> E. SPOHR in: Land im Mittelpunkt der Mächte. Die Herzogtümer Jülich-Kleve-Berg. Ausst.-Kat. Kleve und Düsseldorf <sup>3</sup>(1985) 305 ff.



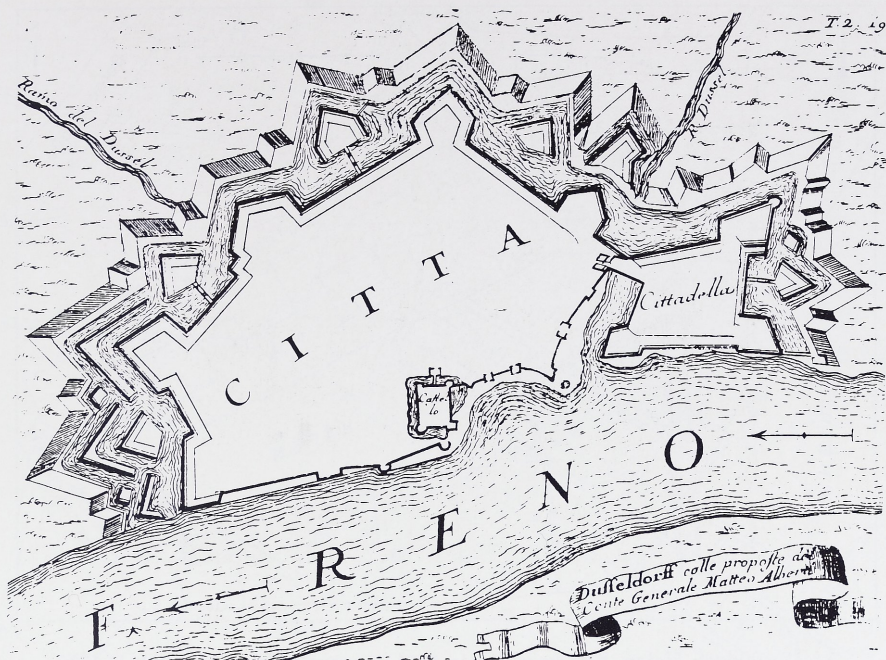
1 Düsselmündung im 17. Jahrh. nach einer Zeichnung des 18. Jahrh.

digen, schlug fehl. Nach militärischen Niederlagen mußte er 1543 im Feldlager von Karl um Frieden bitten ('Fußfall von Venlo'), wurde aber in Gnaden wieder aufgenommen<sup>2</sup>.

Nach der Konsolidierung der politischen Verhältnisse muß Wilhelm das Festungsprojekt weiterbetrieben haben. Schon lange hatte sich die Erkenntnis durchgesetzt, daß mit der Entwicklung schwerer Geschütze eine Verteidigung von Städten durch einfache Wehrmauern nicht mehr möglich war. Kernstück der neuen Befestigungsbauten sollte eine Zitadelle im Süden der Stadt sein, die, mit der Westflanke angelehnt an den Rhein, der mittelalterlichen Stadtbefestigung vorgelagert war. Diese Situation – noch ohne die späteren Erweiterungen – ist gut in einer Tuschezeichnung des 18. Jahrhunderts dargestellt, die ihrerseits auf einer Vorlage aus dem ersten Viertel des 17. Jahrhunderts fußt. Zoll- und Rheintor sowie die rheinseitige Front der Zitadelle sind recht naturgetreu wiedergegeben (Abb. 1). Die zwischen beiden Bauteilen – mittelalterliche Stadtbefestigung und Zitadelle – fließende Düssel weist noch keine Befestigung am nordseitigen Ufer auf<sup>3</sup>. Herzog Wilhelm konnte als Festungsbaumeister den aus Bologna stammenden Alexander Pasqualini verpflichten. Nach dessen Tod 1559 wurde sein Sohn Maximilian Landesbaumeister von Jülich-Kleve-Berg.

<sup>2</sup> Vgl. Land im Mittelpunkt der Mächte (Anm. 1) Katalog S. 402 (W. JANSSEN).

<sup>3</sup> Über den Verlauf der verschiedenen Düsselarme wird nicht immer eindeutig berichtet. Im Mittelalter war es wohl so, daß zwei verschiedene Bäche etwa 200 m voneinander entfernt in den Rhein mündeten. Der eine, an dem die Altstadt und die gräfliche Burg lagen, kam von Nordosten aus dem Bereich Pempelfort, der andere im großen Bogen von Süden her, mit einer Einmündung in den Rhein in Höhe der späteren Zitadelle, die sog. Obere Düssel. Beide Bäche waren später aufgrund der Festungsgräben miteinander verbunden. Vgl. etwa die Pläne bei E. SPOHR, Düsseldorf – Stadt und Festung<sup>2</sup> (1979) Taf. VI und VII; im folgenden SPOHR, Düsseldorf, zitiert.



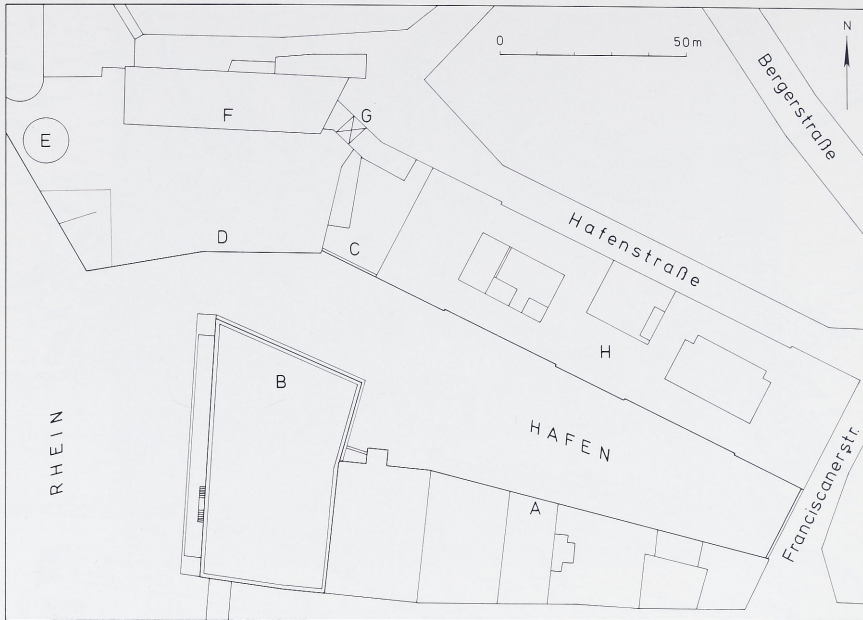
2 Düsseldorf, italienischer Plan von 1680.

1552, als Wilhelm eine neue Festungssteuer verlangte, war die Zitadelle bereits im Bau. Später wurde mit dem Ausbau des nordseitigen Düsselufers begonnen, hier vor allem im Bereich des sogenannten Werftgeländes am Rheintor. Diese Baumaßnahmen reichten bis in das 18. Jahrhundert. Die aus verschiedenen Zeitabschnitten stammenden Bauten wurden bei Ausschachtungsarbeiten 1985/86 freigelegt und dokumentiert. Sie befanden sich unter und zu beiden Seiten der Dammstraße, einer erst im 19. Jahrhundert angelegten Straße. Die topographische Situation des wichtigsten Baukörpers, der Zitadelle, in bezug auf die Stadt zeigt ein italienischer Plan von 1680 (Abb. 2), der bei E. Spohr abgedruckt ist<sup>4</sup>; gut sind die Düsselarme zu erkennen.

#### BAULICHE ÜBERLIEFERUNG

Da in den frühen Planungen zum Projekt 'Dammstraße', welches vor allem den Bau einer mehrgeschossigen Tiefgarage vorsah, das Fachamt nicht eingeschaltet war, konnten Anregungen und Bedenken nicht in die Bauplanung einfließen. Wohl wurde bei der Planung das Amt für Baudenkmalpflege beteiligt. Diese bis dahin auch sonst geübte Praxis änderte sich grundlegend, als 1980 mit der Verabschiedung des neuen

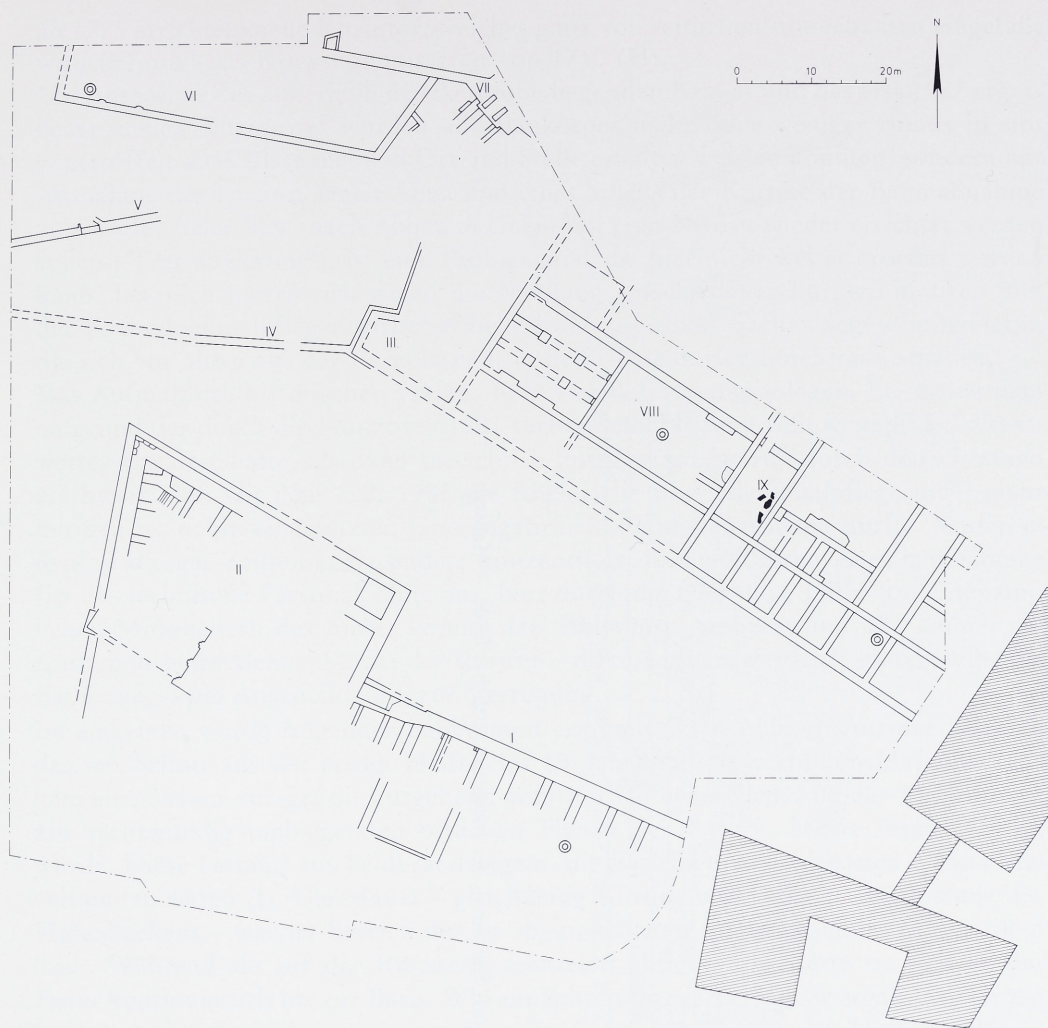
<sup>4</sup> SPOHR, Düsseldorf, Abb. S. 426. – Über die Pasqualinis vgl. auch F. LAU, Die Architektenfamilie Pasqualini. Düsseldorf Jahrb. 31, 1920–1924, 96 ff.



3 Düsseldorf, Hafen. Katasterplan von 1801, umgezeichnet. – Maßstab 1 : 2000.

Denkmalschutzgesetzes für NRW auch das Rheinische Landesmuseum/Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege ab 1985 regelmäßig Mitteilungen über Bauvorhaben erhielt.

Zum Zeitpunkt der Ausschachtung des damals als Parkplatz genutzten Geländes zwischen Damm-, Akademie- und Schulstraße konnte nur noch baubegleitend eingegriffen werden. Hinzu kam, daß auch die mit zahlreichem Gerät einsetzende Ausschachtung des Geländes wegen kurzfristiger und auch etwas verspäteter Meldung nicht von Beginn an beobachtet werden konnte. Aufgrund des damals kleinen Mitarbeiterstabes der Bodendenkmalpflege konnte das Fachamt nur einen Techniker zur Beobachtung entsenden. Zu Beginn der Befundaufnahme war das gesamte, mit modernem Schutt verfüllte Gelände bereits 2 m tief abgetragen und der Aushub fortgeschafft worden. Auf der Nordseite der Baugrube waren Reste von der Front eines Gebäudes sichtbar, das sich als Kriegskommissariat von 1710 herausstellte. Dieses war in den Bombennächten des letzten Krieges zerstört und danach abgerissen und planiert worden. Ein im Planum sichtbares Streifenfundament in Ost-West-Richtung, das auf der Südseite der Baugrube zutage kam, wurde zunächst als Teil einer modernen Bebauung angesehen, zumal die verwendeten Ziegel von Machart und Format her solchen des 19. Jahrhunderts ähnelten. Beim schnellen Fortschreiten der Baggerarbeiten wurde bald deutlich (etwa ab Mitte Juli 1985), daß es sich nicht um das Fundament eines Wohngebäudes handelte, sondern um eine Mauer, die zu der angeblich nach 1801 bis auf die Fundamente abgerissenen Zitadelle gehörte. Die Flucht dieser Mauer war jedoch nicht identisch mit jener der Kurtine (Nordseite der Zitadelle), wie sie in einem Katasterplan von 1801 eingetragen war (Abb. 3). Dieser Plan wurde bei den folgenden Arbeiten wichtigstes Hilfsmittel bei der Ansprache der zutage kom-



4 Düsseldorf, Baugrube Dammstraße mit Grabungsbefunden 1985/86. – Maßstab 1: 1000.

menden Mauern. Die Auflösung dieser Differenz erfolgte erst später, als sich herausstellte, daß das benachbarte Palais Nesselrode, heute Hetjens-Museum, nach dem Kriege mit einer ca. 2 m nach Norden vorgeschobenen Frontseite neu errichtet worden war.

Im wesentlichen wurden bei den Ausschachtungsarbeiten die Komplexe erfaßt, die in dem erwähnten Plan von 1801 eingetragen sind (Abb. 3). Dieses sind die Kurtine der Zitadelle (A) bzw. Hafenmauer westlich des Palais Nesselrode, die anschließende Bastion Maria Anna ('Bastion Spee') mit der zur Hafeneinfahrt weisenden Spitze (B), die sog. Hafenbastion (C), die Begrenzungsmauer der Hafeneinfahrt (D), der auf den meisten Ansichten Düsseldorfs abgebildete massive Kran von 1585 (E), das Hofbräuhaus von 1695 (F), das an die Außenfront der Stadtmauer angebaut ist, schließlich das



ab 1725 errichtete neue Rheintor, welches ganz von seitlichen Annexbauten eingefasst wird (E), und das Kriegskommissariat von 1710 (H).

Mit Ausnahme des außerhalb der Baugrube liegenden Kranes und des erst 1987 ergrabenen neuen Rheintores wurden alle Baukörper mehr oder weniger ruinös in situ angetroffen. Daß diese nicht an Ort und Stelle erhalten werden konnten, sondern mit Ausnahme der Bastion Maria Anna und eines Stücks der Kurtine der Baumaßnahme zum Opfer fielen bzw. nach Abbau in einem höheren Niveau wieder errichtet werden sollen ('Translozierung'), ist eine Problematik, die hier nicht weiter erörtert werden kann. Letztlich hatten sich gegen die Meinung verschiedener Bürgerinitiativen und der Bodendenkmalpfleger wirtschaftliche Interessen bzw. Sachzwänge durchgesetzt, die sich vor allem aus der Parkplatznot in der Düsseldorfer Innenstadt ergaben.

Das Aufmaß des historischen Hafens bzw. der Befestigungsanlagen, bei denen man aufgrund der durch die Franzosen 1801 verfügten Schleifung weit weniger Erhaltungswertes erwartet hatte, als dann tatsächlich zutage kam, wurde durch den Umstand erschwert, daß seit dem 1. 8. 1985 die Rheinische Bodendenkmalpflege nicht mehr mit den bis dahin eingesetzten Grabungsfirmen zusammenarbeiten durfte. Mitten in den zu diesem Zeitpunkt besonders konzentriert durchgeführten Abrißmaßnahmen fiel das technische Personal völlig aus. Nur durch die freiwillige Hilfe von ehrenamtlichen Mitarbeitern des Amtes konnte das Schlimmste verhütet und alle Teile – mit Ausnahme eines kleinen Stücks der Kurtine – dokumentiert werden<sup>5</sup>; später stellte die Bauleitung zwei Auszubildende zur Verfügung.

Im einzelnen wurde folgender Baubestand ermittelt (Plan Abb. 4): Auf der Südseite des mit Schutt aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts verfüllten Hafenbeckens kam eine Mauer zutage, die ausgehend vom Verbau neben dem Hetjens-Museum bis zur rechtwinklig umbiegenden östlichen Flanke der Bastion Maria Anna verfolgt wurde. Diese bestand aus Feldbrandziegeln, die mit einem hellen, harten Kalkmörtel verbunden waren (I). Die Mauer – gleichzeitig Kurtine und südliche Begrenzung des Hafenbeckens – war im Bereich der alt abgeschroteten Mauerkrone im Mittel 1,8 m breit. Während sie auf der Rückseite senkrecht abfiel, verbreiterte sie sich an der Front kontinuierlich bis zur Basis. Wie ein Schnitt durch die Mauer ergab, war sie am Fuß ca. 3,40 m breit. Insgesamt wurde an der Front der Kurtine eine Höhe von bis zu 4 m gemessen. Rechtwinklig von der Kurtinenmauer gingen nach Süden Mauerstücke ab, die bis 4,25 m lang und meist am südlichen Ende alt abgebrochen waren; zwei wiesen einen geraden Abschluß auf. Breite und Stärke dieser gleichfalls 4 m hohen Mauern schwankten. Im Mittel waren die Räume 1,30 m oder 1,70 m breit, die Mauern 0,30 bzw. 0,50 und 0,60 m stark. Die Räume waren offenbar durch Gewölbe abgedeckt, denn im vierten Raum, gesehen von Osten, konnte noch der Ansatz eines Gewölbes nur unwesentlich unterhalb der abgeschroteten Mauerkrone ausgemacht werden. Bei den Räumen, die in halber Höhe offenbar einen aus Holzbohlen gebildeten Boden besaßen, wie Rüstlöcher in den Wänden nahelegen, handelt es sich fraglos um Kasematten der alten Befestigung; die Stärke der Gewölbe betrug übrigens nur eine Ziegelsteinlänge, also etwa 0,26 m, was bei einer Fortifikation erstaunt. Das For-

<sup>5</sup> Es waren dies die ehrenamtlichen Mitarbeiter R. Schulenberg, R. Scheffel und I. Krausen, die zum Teil Urlaub für diese Untersuchung verwendeten.



6 Düsseldorf, Pfostenreihe am Fuß der Kurtine.

mat der Feldbrandziegel wies im übrigen eine geringe Variationsbreite auf. So stand das Format  $27,5 \times 6 \times 12,5$  cm neben Formaten wie  $26 \times 6,5 \times 12,5$  cm oder  $28 \times 6 \times 13$  cm. Die Art der Verlegung wirkte 'modern', also Schichten von Läufern unter oder über Schichten von Bindern.

Die Farbe der Ziegel schwankte von Hellorange bis hin zu Grauviolett. Immer wurde wohl ein heller Trass-Kalkmörtel verwendet. Gelegentliche Ausgleichsschichten bestanden aus Schieferplatten. Die Räume konnten im unteren Bereich wegen des Wassers im Hafenbecken sicher nicht genutzt werden; auch im oberen Bereich werden bei Hochwasser Schwierigkeiten aufgetreten sein. Dies vor allem, weil das Wasser durch die Fundamente drückte. Letztere bestanden aus grob behauenen Brocken Liedberger Sandsteins.

An der Front der im Osten durch den Baugrubenverbau abgeschnittenen Kurtine, die schließlich auf einer Länge von 46 m erfaßt wurde, konnten mehrere Besonderheiten festgestellt werden. Einmal verlief etwa im unteren Drittel der Kurtine und parallel dazu ein auf eingefülltem Schutt gegründeter Düssel-Kanal wohl aus der Mitte des 19. Jahrhunderts; Pläne dieser Leitung waren im Düsseldorfer Tiefbauamt noch vorhanden. Der an der Basis 1,30 m breite Kanal setzte mit einem aus Ziegeln gemauerten Halbbogen unmittelbar oberhalb der Blausteinverblendung der Kurtine an. Beim Abriß des Kanals, der partiell bereits vor Jahrzehnten erfolgt sein mußte, wurden beträchtliche Teile der Kurtinenwand in Mitleidenschaft gezogen, vor allem im mitt-





7 Düsseldorf, Spitze der Bastion Maria Anna (Bastion Spee).

leren Bereich. Da, wo die Kurtine gut erhalten war, wie im Osten (Abb. 5), war der Aufbau wie folgt: Zunächst kam die erwähnte Stückerung von annähernd rechteckig behauenen und bis 0,8 m langen Liedberger Sandsteinen. Diese waren ohne Mörtel in den anstehenden Kiesboden verlegt. Darüber folgten im Mittel 6 Lagen aus sorgfältig behauenen Blaubasaltquadern. Besonders die beiden unteren Lagen waren aus ausgesucht großen Quadern gefügt, die bis 0,8 m lang und 0,4 m hoch sein konnten; nach oben wurden die Basalte kleiner und auch unregelmäßiger. Streckenweise kamen so 7 Lagen zustande. Um einen geraden Abschluß nach oben zu erreichen, wurden einzelne Unebenheiten mit Schieferplatten ausgeglichen. Der Übergang zu der dahinter sitzenden und sich weiter nach oben fortsetzenden Ziegelmauer wurde mittels einer gemauerten Schräge hergestellt. Die Mauer selbst war nach außen leicht abgebösch, so daß sie an der Basis eine Breite von etwa 3,30 m erreichte. Die wahre Länge der Räume konnte nur bei einem Segment ermittelt werden (Plan Abb. 4). Hier war nach Abbruch eines Zwischenstücks der hintere Abschluß erhalten. Die Gesamtlänge der kasemattierten Segmente betrug danach ca. 8 m. An der Frontseite gab es in Höhe des zweiten Segments – gesehen von Osten – eine Öffnung von  $0,5 \times 0,9$  m Größe, die sich auf halber Höhe der Basaltverblendung befand (Abb. 5).

Am Westende der Kurtine waren gleichfalls Durchbrüche vorhanden, einmal in Form einer kleinen, oben halbrund gemauerten Öffnung aus Ziegelstein von 0,4 m Breite an der Basis und 0,4 m Höhe im Scheitelpunkt der Wölbung. Die fast in der Ecke von

Kurtine und östlicher Flanke der Bastion Maria Anna befindliche Öffnung setzte unmittelbar oberhalb der Basaltverblendung an und ist wohl als Kanalöffnung zu deuten. Wie schon aus dem Plan von 1801 hervorgeht (Abb. 3), muß sich am Westende der Kurtine ein vorkragendes Bauwerk befunden haben, dessen Funktion unklar erscheint. Offenbar handelt es sich um eine durch Pfosten getragene Anlegeplattform. In dem gleichen Bereich und in einem Abstand von etwa 5 m von der Ecke Kurtine/Ostflanke Bastion Maria Anna entfernt, befand sich ein z. T. abgeschlagener ziegelgemauerter Bogen von 1,70 m Durchmesser, der wohl als Spannbogen zu deuten ist; daneben fand sich eine in die Kurtinenwand eingelassene, schräge Rutsche, die mit Kalksteinplatten belegt war, sowie anschließend nach Osten eine 3,80 m lange und bis 1,12 m vorkragende Brüstung aus Basaltsteinen. Am Fuß der Kurtine saßen breite, ziegelgemauerte Vorlagen, die abgeschlagen waren, so daß man ihre Ausdehnung nicht bestimmen kann. In einer 1653 datierten Darstellung der Zitadelle, die früher Wenzel Hollar zugeschrieben wurde, ist gerade in diesem Bereich ein ziemlich massives Zitadelltor, offenbar versehen mit einer Anlegebrücke, zu sehen<sup>6</sup>. Hierbei ist freilich zu fragen, ob es sich nicht eher um eine beabsichtigte als um eine tatsächlich durchgeführte Baumaßnahme handelt. Wie dem auch sei, so war doch an dieser Stelle ein wie immer geschaffener Durchlaß in der Kurtinenwand, welcher vermutlich dazu diente, vom Schiff aus Versorgungsgüter in die Zitadelle zu schaffen. Zu einer speziellen Befestigung der Anlegestelle scheint dabei auch eine Reihe dünner Pfosten zu gehören, die dicht am Fuß der Kurtine gefunden wurden (Abb. 6) und wahrscheinlich zur Aufnahme von Flechtwerk dienten. Hinzu kommt, daß in dem fraglichen Abschnitt auch Balken zutage kamen, wobei freilich nicht sicher gesagt werden kann, ob sie nicht eher zu dem im 19. Jahrhundert verfüllten Schutt gehören. Ein vor der Kurtine eingerammter Eichenpfahl von 0,30 m Durchmesser war oben gut abgerundet, also nicht abgebrochen. Er stand ca. 0,35 m vor der Basis der Mauer und ragte nur 1,50 m über den Hafengrund hervor, was darauf hindeutet, daß der Wasserstand im Hafenbecken niedrig war. Eine Untersuchung durch das Institut für Dendrochronologie am Rheinischen Landesmuseum Trier erbrachte aufgrund einer fehlerhaften Holzstruktur kein Ergebnis; die Untersuchung anderer im Hafengebiet gezogener Pfähle steht noch aus.

Beim weiteren Ausschachten des Hafenbeckens war vor allem am Ostende der Hafeneinfahrt ein massiver Betonklotz zu beseitigen, der, ca. 25 × 25 m groß, mit der einen Seite bereits die Nordostecke der Bastion Maria Anna beträchtlich geschädigt hatte. Der meterdicke Klotz diente als Untergrund für eine elektrische Umformerstation. Im weiteren Verlauf der Arbeiten wurde die Bastion vom Schutt befreit (II). Es zeigte sich hier der am besten erhaltene Teil der Zitadelle, in dem vom Aufgehenden offenbar nur unwesentliche Teile abgetragen waren; es fehlten etwa die in Darstellungen des frühen 19. Jahrhunderts noch sichtbaren Ecktürmchen. Gut erhalten waren kurze Stützmauern sowie überwölbte Kasematten im Innern der Bastion. An der Nordwestspitze führte eine Treppe mit Basaltstufen in einen tieferliegenden Raum. Aufgehende

<sup>6</sup> Vgl. K. B. HEPPE, *Das Düsseldorfer Stadtbild I, 1585–1806. Bildh. d. Stadtmuseums Düsseldorf* 4 (1983) Abb. S. 12. – Zu frühen Düsseldorfer Ansichten auch B. VOLLMER, *Die ältesten Stadtansichten Düsseldorfs. Düsseldorfer Jahrb.* 47, 1955, 1 ff. mit Abb. 4.



8 Düsseldorf, Ausschnitt aus einem Stich von M. Merian (1647).

Mauerzüge parallel zur Dammstraße wurden als straßenseitige Kellerwände von Bürgerhäusern der Zeit um 1900 identifiziert. Der Aufbau der Bastionsmauer entsprach jenem der Kurtine, d. h. einer nach außen schräg abfallenden Backsteinwand war in halber Höhe und dann bis zum Fuß der Mauer eine Schicht gut behauener Blaubausteine und vielleicht auch sog. Blausteine vorgesetzt worden. Wie bei der Kurtine ruhten die Außenwände der Bastion auf einer Lage grob behauener Liedberger Sandsteine. Der Übergang von der oberen zur unteren mit Basalten verblendeten Hälfte wurde unter Verwendung halbrund gearbeiteter Werksteine aus kalkhaltigem Material (Blaustein?) hergestellt. Die Spitze der Bastion war zusätzlich mit außen glatt bearbeiteten Eckquadern verstärkt, die z. T. mittels Eisenklammern zusammengehalten waren. Von dieser Eckverquaderung waren fünf Lagen erhalten, was vermutlich fast der historischen Höhe der Bastion ohne Brüstung entspricht (Abb. 7). Der konstruktive Aufbau der Zitadellenwand ist übrigens auf dem bekannten Kupferstich von Matthäus Merian (1647) mit der Darstellung der Düsseldorfer Rheinfront genau wiedergegeben (Abb. 8).

Beim weiteren Ausschachten im Bereich der Hafeneinfahrt kam die im Plan von 1801 eingetragene sog. Hafenbastion (III) zutage, die in älteren Plänen noch nicht vorhanden ist und welche sich schon im konstruktiven Aufbau deutlich von der Bastion Maria Anna unterscheidet. Die gleichfalls fast 4 m hoch erhaltene Bastion, deren Oberkante sich unmittelbar unter der Auskofferung der Dammstraße befand, bestand ganz aus Ziegelmauerwerk mit breitem Bankfundament. In halber Höhe wurde eine umlaufende kleine Stufe im Mauerwerk beobachtet, die mit Basaltplatten belegt war. Gleichsam als Schmuckelement und um vermutlich eine optische Angleichung an die Bastion Maria Anna zu erzielen, waren in regelmäßigen Abständen und in verschiedenen horizontalen Zonen armlange Stücke von Säulenbasalt mit nach außen zeigenden Köpfen eingebaut worden. Beim Untersuchen des Fundaments wurde zudem deutlich, daß dieses nicht auf einer Stückerung aus Sandsteinbrocken, sondern auf einem Pfahlrost ruhte. Dieser kam im Sommer 1987 beim Abbau der Bastion ganz zum Vorschein.

In ähnlicher Technik war ein anderes bis 3,40 m hohes Mauerstück mit zwei Reihen grob behauener Basaltstücke auf der Schauseite errichtet worden, das sich nordwestlich von der Hafenbastion befand und eine west-östliche Ausrichtung aufwies (V). Eine Ecke im Westen (Abb. 9) zeigte gut behauene Natursteinquader, wohl aus Trachyt. An einem der Quader war ein eiserner Ring befestigt, was darauf hindeutet, daß Schiffe einst unmittelbar vor dieser Mauer festmachten und es sich bei dem Stück um die alte Werftbegrenzungsmauer handelt. In jüngerer Zeit war diese nach Westen verlängert worden. Es handelt sich dabei um eine 1,10 m breite Ziegelmauer, in deren Frontseite auf der gesamten Fläche kurze, grob behauene Blaubasaltstücke eingesetzt waren. Während die obere Breite des älteren Mauerteils 0,90 m betrug – an der Basis immerhin 1,40 m –, war die im Westen angesetzte Mauer an der Basis und im Bereich der Mauerkrone mit 1,10 m etwa gleich breit. In noch späterer Zeit hatte man im unmittelbaren Anschluß an die Ecke von Mauer V einen Kanal aus Backsteinen eingefügt. Die in das Profil der Baugrube hineinreichende Verlängerung der Werftbegrenzungsmauer lief ursprünglich in Höhe des oben erwähnten, 1585 errichteten Kranes aus.

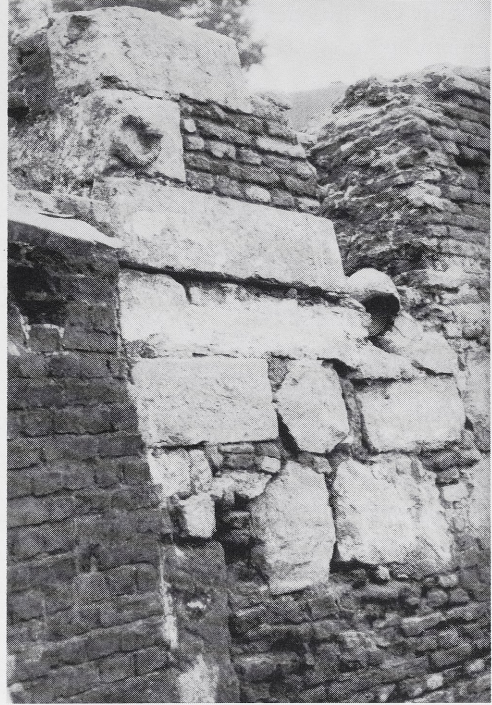
In dem schlickigen Gelände vor der Werftbegrenzungsmauer wurde übrigens eine Reihe massiver eichener Pfähle gefunden, die sicher als Festmacher dienten (Dendrodaten liegen noch nicht vor); auch wurden dort die bislang ältesten Scherben gefunden, und zwar Steinzeugbruchstücke des 16./17. Jahrhunderts. Der Schlick vor der Mauer ist auf einem farbigen Bebauungsplan für die Karlstadt von 1783 gut auszumachen<sup>7</sup>. In dem gleichen Plan ist aber auch eine Begrenzungsmauer eingetragen, die gleichfalls bei den Bauarbeiten gefunden wurde. Sie geht von der Spitze der Hafenbastion aus und führt dicht an der Nordwand der Bastion Maria Anna vorbei (IV). Diese aus Ziegeln mit Basaltverblendung errichtete Mauer wurde in ihrer ganzen Länge erst 1987 erfaßt. Aller Wahrscheinlichkeit nach sollte sie ab etwa 1700 die bis dahin unbefestigte Hafeneinfahrt auf der Nordseite sichern<sup>8</sup>. Sie wurde wahrscheinlich nach 1809 geschleift, denn in einem Bauplan von 1831 erscheint sie nicht mehr. Aus Zeichnungen und Plänen der 30er und 40er Jahre des 19. Jahrhunderts ergibt sich, daß zu diesem Zeitpunkt der größte Teil des Hafens zugeschüttet und die Einfahrt mit einer Uferbegrenzungsmauer verschlossen war<sup>9</sup>. Etwa zu Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die neugeplante Dammstraße auf der Trasse Rheintor–Hafenbastion–Bastion Maria Anna errichtet. Da hierbei zur Überwindung der verschiedenen Niveaus ein hoher Erddamm – vor allem im Bereich der Hafeneinfahrt – anzuschütten war, ist zu vermuten, daß spätestens bei diesen Arbeiten auch das anschließende Hafenbecken bis oben verfüllt wurde. Bis zu diesem Zeitpunkt wird man den oberen Teil der Kurtine noch gesehen haben. Dies entspricht auch den archäologischen Funden; so kommen in einem unteren Stratum der Verfüllschichten Bruchstücke von Tellern der Hafnerware oder Steinzeugfragmente der Zeit zwischen 1820 und 1840 vor, während in oberen Schichten Fragmente von Porzellanteil-

<sup>7</sup> Stadtarchiv Düsseldorf, Plan 116.

<sup>8</sup> In einem Plan von 1716 ist sie bereits eingetragen. Vgl. SPOHR, Düsseldorf, Plan VII nach S. 392.

<sup>9</sup> Vgl. R. JASMUND, Die Arbeiten der Rheinstrom-Bauverwaltung 1851–1900 (1901) 165 Abb. 162. – Der 1814 fertiggestellte neue Hafen am Nordende der Stadt wurde wegen ständigen Versandens kurz vor 1900 gleichfalls zugeschüttet.

9 Düsseldorf, Mauer nordwestlich der Hafen-  
bastion, Westecke.



lern und anderes nachzuweisen sind, die aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stammen. Ganz junge Funde zuoberst gehören zur Schuttschicht des 2. Weltkriegs. Aus den ersten Verfüllschichten des Hafengeländes stammt eine fast vollständig erhaltene, polychrom bemalte Schüssel mit einem 1823 datierten Sinnspruch auf der Fahne. Die innen mit einer dünnen milchigen Engobe versehene Oberfläche weist außerdem eine transparent glasierte Oberfläche auf. Der Scherben ist hellgrauweißlich (H. 9,3 cm; Abb. 10). Die Schüssel wird aus Frechen stammen und stellt nur ein Beispiel der zahlreich geborgenen Irdenware dar.

Nördlich der Werftbegrenzungsmauer kamen die Fundamente eines Gebäudes zutage (VI), das in dem Plan von 1801 und in jüngeren Plänen eingetragen ist. Es handelt sich um das ab 1695 errichtete Hofbräuhaus. Ein Plan des Brauhauses mit eingezeichneten runden Sudkesseln aus dem Jahre 1695 ist erhalten. Es lag einem Schreiben von Kurfürst Johan Wilhelm (Jan Wellem) vom 30. November 1695 bei, über das L. Peters berichtete<sup>10</sup>. Ein Foto um 1890, wohl kurz vor dem Abriß des Gebäudes, zeigt auf einem Platz südlich davon zwei Mauerkronen, die zur Werftbegrenzungsmauer bzw. zu der Hafeneinfahrtsmauer gehören werden. Der archäologische Befund entspricht im Umriß ganz dem des historischen Planes. Die erhaltenen Fundamente des Gebäudes waren 1,25 m stark und in Ziegelmauerwerk errichtet. Die Schmalseite im Osten war schräg gegen die mittelalterliche und auch aus Backsteinen erbaute Stadtmauer gesetzt. In der Südwestecke befand sich ein ziegelgemauerter Brunnen, ganz mit

<sup>10</sup> L. PETERS, Zur Geschichte des Hofbräuhauses in Düsseldorf. Düsseldorf. Jahrb. 55, 1975, 105 ff. mit Abb. 1.

Schutt verfüllt, der einen äußeren Durchmesser von 0,7 m aufwies. Im Osten war zu einem späteren Zeitpunkt ein schmäleres, abgebrochenes Ziegelmäuerchen angesetzt worden, das mit einem Spannbogen versehen war. Spannbögen waren auch an verschiedenen Stellen der Brauhausfundamente eingebaut. Die an der Rückfront des Brauhauses befindliche Stadtmauer war, gemessen von der Sohle, noch bis 3 m hoch erhalten; im Bereich der abgetragenen Krone war sie 1,30 m breit. Sie entspricht damit einem 1983 nördlich des ehemaligen Zolltores aufgenommenen, jedoch nur 2,5 m hoch erhaltenen Stück der Stadtmauer<sup>11</sup>. Das Mauerstück hinter dem Brauhaus war im Osten mit dem älteren Rheintor verbunden, einem schlichten Baukörper, der in seinem Fundament besonders auf der Nordseite nicht vollständig ergraben werden konnte (VII). Auf der Südseite wies das symmetrisch aufgebaute Tor mit den zwei langrechteckigen Aussparungen in der Mitte eine Breite von 8,40 m auf. Wie meist war das Mauerwerk aus Feldbrandziegeln unter Verwendung von Kalk-Traß-Mörtel hergestellt. Die auf der Südseite ansetzenden Mauerstreifen waren mit dem Torfundament nicht verbunden, sondern gegen die Außenwand des letzteren gemauert. Trotzdem scheinen sie mit dem Tor in einer funktionalen Verbindung zu stehen, wahrscheinlich als Führungen eines Kanals, der in Richtung Rhein/Düsselmündung entwässerte. Die Frage nach der Funktion der Mauerstücke und nach dem Aussehen des neuen Rheintores, welches erst im Sommer 1987 untersucht werden konnte, war 1985/86 noch nicht zu beantworten. Mit dem Bau des Hofbräuhauses hatte sich eine Verlegung des Rheintores mehr in Richtung Hafen angeboten, und so wurde das alte Tor schließlich nach 1725 abgerissen und – nach einer überlieferten Planzeichnung – ca. 25 Fuß weiter südlich ein neues Torgebäude im barocken Stil errichtet<sup>12</sup>; die Fundamente wurden 1987 gefunden.

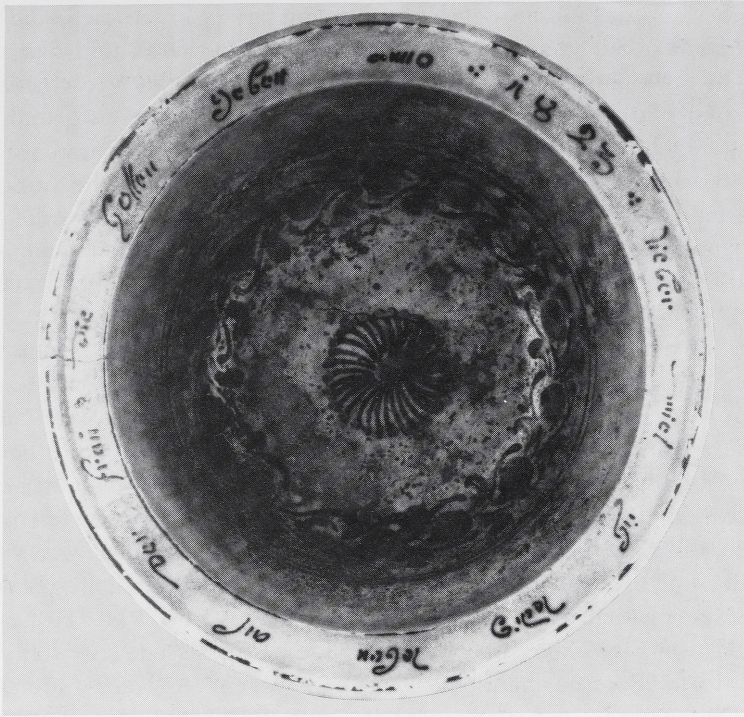
Das schon ganz zu Beginn der Ausschachtungsarbeiten im Juli 1985 angeschnittene Kriegskommissariat (VIII) war mit der Südseite genau über der nördlichen Kaimauer des Hafens errichtet worden. Über das im letzten Krieg gründlich zerstörte und dann eingeebnete Gebäude liegen umfassende Bauaufnahmen durch P. Sültenfuß aus den 20er Jahren dieses Jahrhunderts vor<sup>13</sup>. Der wohl 1710 errichtete Bau war Dienstsitz des General-Oberkriegskommissars Freiherr von Hundheim (auch Hondtheim). Das Amt war zuständig für kriegerische Ereignisse im Bereich der kurfürstlichen Territorien<sup>14</sup>. Auf die wechselhafte Geschichte des Gebäudes kann hier nicht im einzelnen eingegangen werden. So war in einem Teil des Kommissariats in den Jahren 1783 bis 1806 die Kunstakademie untergebracht, der südliche Teil war ab 1752 Gefängnis. Die Aufnahme der beim Abbruch der Keller vorgefundenen Fundamente bestätigte im wesentlichen den von Sültenfuß erstellten Grundrißplan, indem sich im Westen ein großer, 11 × 15 m im Grundriß betragender Kellerraum mit vier zentralen, ziegelgemauerten Säulen und an den Wänden vorkragenden Halbsäulen befand; die Säulen reichten offenbar bis in das Erdgeschoß und stützten eine aus 9 Feldern bestehende Decke mit Kreuzgratgewölbe. Der aufgefundene Kellerraum war im übrigen mit

<sup>11</sup> Bonner Jahrb. 185, 1985, 495 (M. RECH).

<sup>12</sup> SPOHR, Düsseldorf 234 f. mit Abb. 127–128.

<sup>13</sup> SPOHR, Düsseldorf 284 ff. mit Abb. 183.

<sup>14</sup> F. LAU, Die Regierungskollegien zu Düsseldorf und der Hofstaat zur Zeit Johann Wilhelms (1679–1716). Düsseldorf Jahrb. 39, 1937, 228 ff.; bes. 241 f. – SPOHR, Düsseldorf 284 f.



10 Polychrom bemalte Schüssel mit Sinnspruch, 1823.

einem einfachen Gewölbe aus Backsteinen versehen. Die Gewölbeoberkante befand sich im Mittel bei 32,70 m ü. NN. Der östlich anschließende langrechteckige und nach oben offene Hof ist auf allen Plänen des 18./19. Jahrhunderts eingetragen (wie Plan Abb. 3). Nach Osten anschließend findet sich in dem Plan von Säulenfuß ein schmaler langrechteckiger Raum, zu dem 1985 ein Keller gefunden wurde. Aufgrund des Hinweises eines an der Geschichte der Düsseldorfer Altstadt besonders interessierten Bürgers, P. Krings, wurde den Ausschachtungsarbeiten in diesem Bereich besondere Aufmerksamkeit zugewandt. Hier war bereits am 27. 9. 1984 anlässlich des ersten Spatenstichs zur geplanten Tiefgarage der fragliche Keller ausgehoben und fünf dort gelagerte Teile des 1895 abgerissenen Berger Tores mit Bildhauerarbeiten des Baltasar Späth geborgen worden<sup>15</sup>. Die erst nach 1751 von Späth gefertigten Skulpturen waren an der zur Stadt gewandten Seite des Berger Tores angebracht. Bei der erneuten Untersuchung des Kellers am 12. 8. 1985 fanden sich weitere vier skulptierte Teile vom Berger Tor (IX). Ihre Lokalisierung ist einigermaßen sicher, und zwar stammen drei Stücke aus dem Fries unmittelbar über der Tordurchfahrt, ein weiteres war direkt unterhalb des Mittelbogens im ersten Stockwerk des Tores angebracht<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> Es handelt sich um das 1620 unter Pfalzgraf Wolfgang Wilhelm errichtete Neue Berger Tor westlich des heutigen Stadtmuseums (Spee'sches Palais).

<sup>16</sup> Zwei weitere skulptierte Werkstücke, die in der Aufschüttungsmasse für eine Autobahnerweiterung

Bei der Baubestandsaufnahme des Kriegskommissariats ergab sich, daß Kaimauer und Palais offenbar zur gleichen Zeit errichtet worden waren und das aufstehende Gebäude nicht etwa nachträglich auf ersterem aufgesetzt war. Verschiedene Mauerzüge sowie zum Hafenbecken vorspringende Risalite schienen aufgrund andersartiger, auffällig regelmäßig geformter gelblicher Ziegel spätere Zutaten zu sein. Da andererseits die Frontlinie des Gebäudes die gleiche Flucht wie die Außenwand der Hafenbastion aufweist, kann angenommen werden, daß beide Bauwerke gleichzeitig entstanden sind. Wegen der 1985/1986 noch nicht abgetragenen Dammstraße war dies nicht zu entscheiden. Die Hafenbastion wäre somit auch in die Zeit um 1710 zu datieren.

Auch an der Südseite der Zitadelle konnte 1986 eine kleinere Untersuchung durchgeführt werden. Hier wurde vor der geplanten Erweiterung des Stadtmuseums eine Fläche zunächst mit einem Bagger untersucht. Es fand sich parallel zur Südwand des Museums die vermutete und noch hoch erhaltene Kurtine westlich der Bastion Maria Amalia. Der Aufbau der nach außen abgeschrägten Wand entsprach ganz der an der Nordseite der Zitadelle. Hinter der Kurtine fanden sich Stützmauern und Ansätze von Gewölbe, die zu Kasematten gehörten. Im Zwickel zwischen Westwand Bastion Maria Amalia und der Kurtine war eine mit Hausteingewänden – Blaubasalt und quarzdurchzogener Blausteine – eingefasste Öffnung von 1,30 m Höhe mit in das Innere der Bastion führendem überwölbtem Gang eingelassen. Hier kann es sich um eine Ausfallpforte (Poterne) handeln. Den davor liegenden Grabenbereich hatte man wie an der Dammstraße in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zugeschüttet, was dem Verfüllmaterial zu entnehmen war. Anders als an der Nordfront der Zitadelle ist bei der Bastion Maria Amalia noch eine Brustwehr mit an der Basis außen umlaufendem Halbrundstab aus Kalkstein (vermutlich verwitterter Blausteine) erhalten. Grabungen im Innern der Bastion schon im Jahre 1968 durch M. Patas erbrachten das gleiche System kurzer Mauerstützen hinter der Außenfassade wie bei der Bastion Maria Anna<sup>17</sup>.

Insgesamt bleibt festzuhalten, daß die Düsseldorfer Festung sowie der Sicherheitshafen und die nördlich anschließenden Bauten von mehr als nur regionaler Bedeutung sind. Zusammen mit der Zitadelle von Jülich, die ab 1549 errichtet wurde<sup>18</sup>, und der 1560 vermutlich nach Plänen von Francesco Chiaramella begonnenen und 1590 beendeten Zitadelle von Berlin-Spandau gehört die Düsseldorfer Festung zu den frühesten Beispielen des in Italien entwickelten Festungsbaues neuen Typs nördlich der Alpen.

gefunden wurden, können auch vom Berger Tor stammen. Vgl. Meldung Rheinische Post vom 3. 9. 85. – Vermutlich wurden sie in den ersten Tagen, als eine obere Schicht des Kriegskommissariats (Palais Hondtheim) abgetragen wurde, unabsichtlich ausgebagert und abgefahren.

<sup>17</sup> Ortsakten Rhein. Landesmuseum Bonn/Rhein. Amt für Bodendenkmalpflege und Bonner Jahrb. 170, 1970, 431 (M. PATAS).

<sup>18</sup> H. NEUMANN, Die Landesfestung und Residenz Jülich – Eine Skizze, in: Land im Mittelpunkt der Mächte (Anm. 1) 315 ff.; DERS., Zitadelle Jülich. Großer Kunst- und Bauführer (1986). – Eine vergleichende Untersuchung aller drei Befestigungswerke wäre sicher lohnend.