

Aspekte zur Genese der Ruhrgebiets aus Mittelalter- und Neuzeitarchäologischer Sicht

Ansätze der Forschung

Maxi Maria Platz

Das Ruhrgebiet ist eine Industrieregion per excellence in Kontinentaleuropa. Es ist hervorgegangen aus Kohle und Stahl, günstiger Lage an Rhein und Ruhr, Lippe und Emscher. Vor dem Beginn der Turboindustrialisierung in der Mitte des 18. Jahrhunderts war das Bild der Region ein anderes. Eine Region Ruhr gab es nicht. Im Gegenteil, das, was den Ruhrpott heute ausmacht, ist ein Erbe dieser umfassenden Prozesse, bei denen Ressourcenabbau, Produktion und weltweiter Vertrieb im Mittelpunkt standen und die tiefgreifende Umwälzungen auf Bevölkerung und Migration, Landschaft und Verstädterung, Infrastruktur und Versorgung zur Folge hatten. Diese Zeit ist die eigentlich prägende für die Menschen des „Potts“, die voller Stolz ihre einmalige Freundlichkeit, Offenheit und Solidarität auf die harten Jahre der Kumpel im Kohlestollen zurückführen, in denen man zusammenhalten musste. Die für mich spannende Frage ist: Wie konnte es zu dieser rasanten Entwicklung kommen? Was prägte die unmittelbare Zeit vor der Industrialisierung und auf welchen Grundlagen bauten man auf?

Die Idee, diese zunächst methodischen Gedanken auf einer Tagung mit dem übergeordneten Thema „Ländlicher Raum“ vorzustellen und zu verschriftlichen, liegt auf der Hand. Die Region Ruhr zwischen dem späten Mittelalter und der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts gilt als ländlich geprägte, bäuerliche Provinz.¹ Wie häufig in der Geschichtsforschung ist die Sachlage nicht so eindeutig wie es in jüngeren allgemeinen Darstellungen scheint. Zudem wird es noch einige Jahre Forschungsarbeit benötigen, um die oben genannten Fragen zufriedenstellend zu beantworten. Aus diesem Grund geht es mir hier in diesem Beitrag, die Desiderate sowie ganz praktische Problemlagen zu benennen und die Möglichkeiten der Erzielung solider Ergebnisse darzustellen.

Zunächst einmal verstehen wir nach Jürgen Kocka unter Industrialisierung einen tiefgreifenden sozialökonomischen Wandlungsprozess, der drei Kernelemente miteinander verknüpft, nämlich

Definition und Begriffe

1. technisch-organisatorische Neuerungen, ausgehend von der Entwicklung der Dampfmaschine und der Maschinisierung des Spinnens im 18. Jahrhundert,
2. massenhafte Ausbeutung von Ressourcen zur Energiegewinnung und zur Produktion,
3. die Verbreitung der Fabrik als arbeitsteiligen Produktionsbetrieb, der im Unterschied zum Verlag zentralisiert ist, anders als der Handwerksbetrieb Kraft- und Werkmaschinen verwendet und eine Trennung zwischen Leitung und Ausführung kennt.²

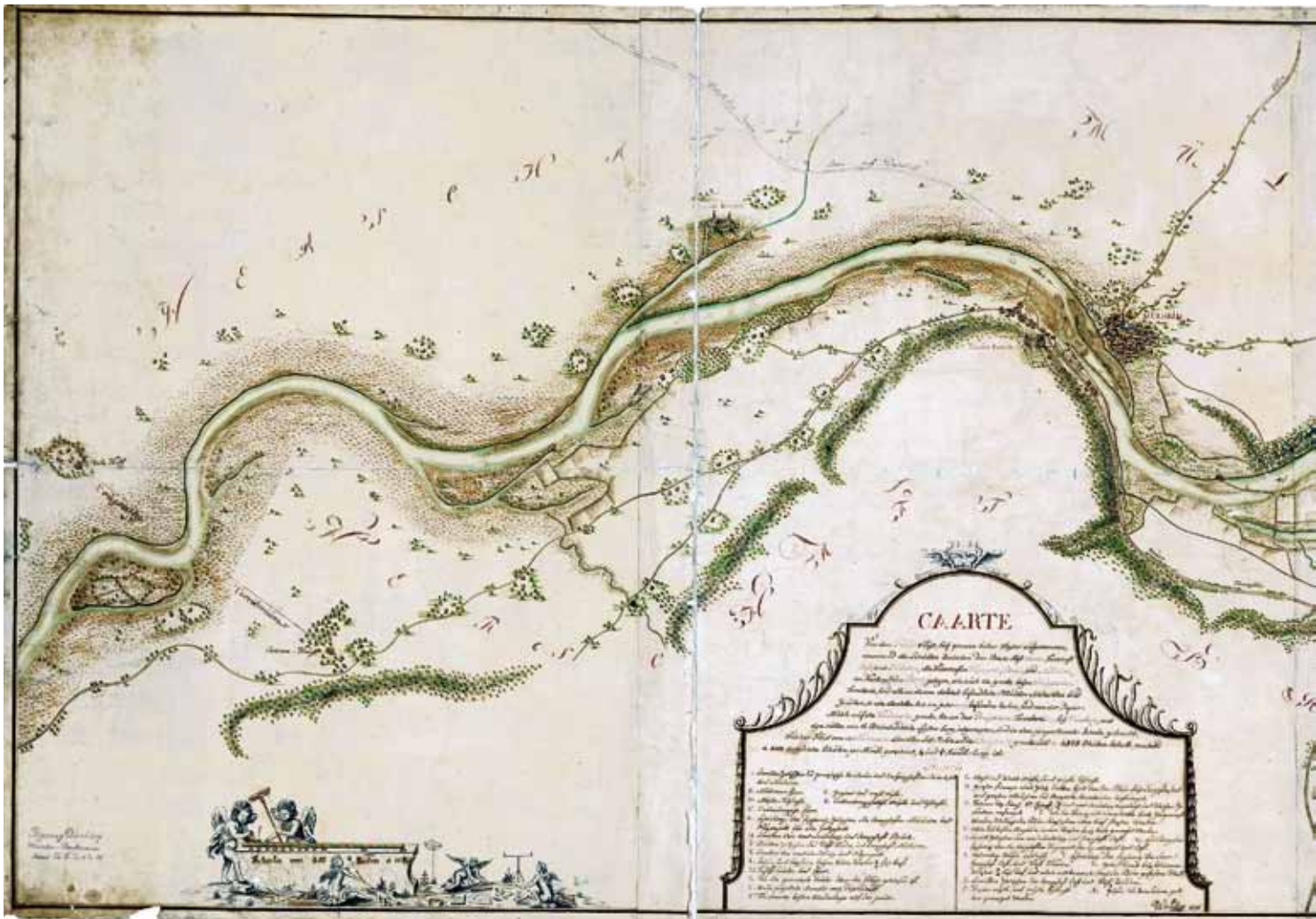
Damit ist der Begriff trennscharf mit der Entwicklung der Dampfmaschine und der Einführung der Jenny verbunden. Im europäischen Kontext betrachtet, beruhte diese Entwicklung auf Voraussetzungen wie dem spätmittelalterlich-frühneuzeitlichen Finanzsystem, der von Kaufleuten und Verlegern organisierten Produktion von Gütern mit Exportorientierung und einer überschussorientierten Landwirtschaft.³

Sydney Pollard konstatierte in den 1970er Jahren, dass sich diese Entwicklung innerhalb Großbritanniens keineswegs flächig vollzog, sondern sich auf „Inseln der Modernität“ konzentrierte, nämlich dort, wo es eine

1 Wegener 1998; Schoppmeyer 2010.

2 Kocka 2020, 287 f.

3 Kocka 2020, 292.



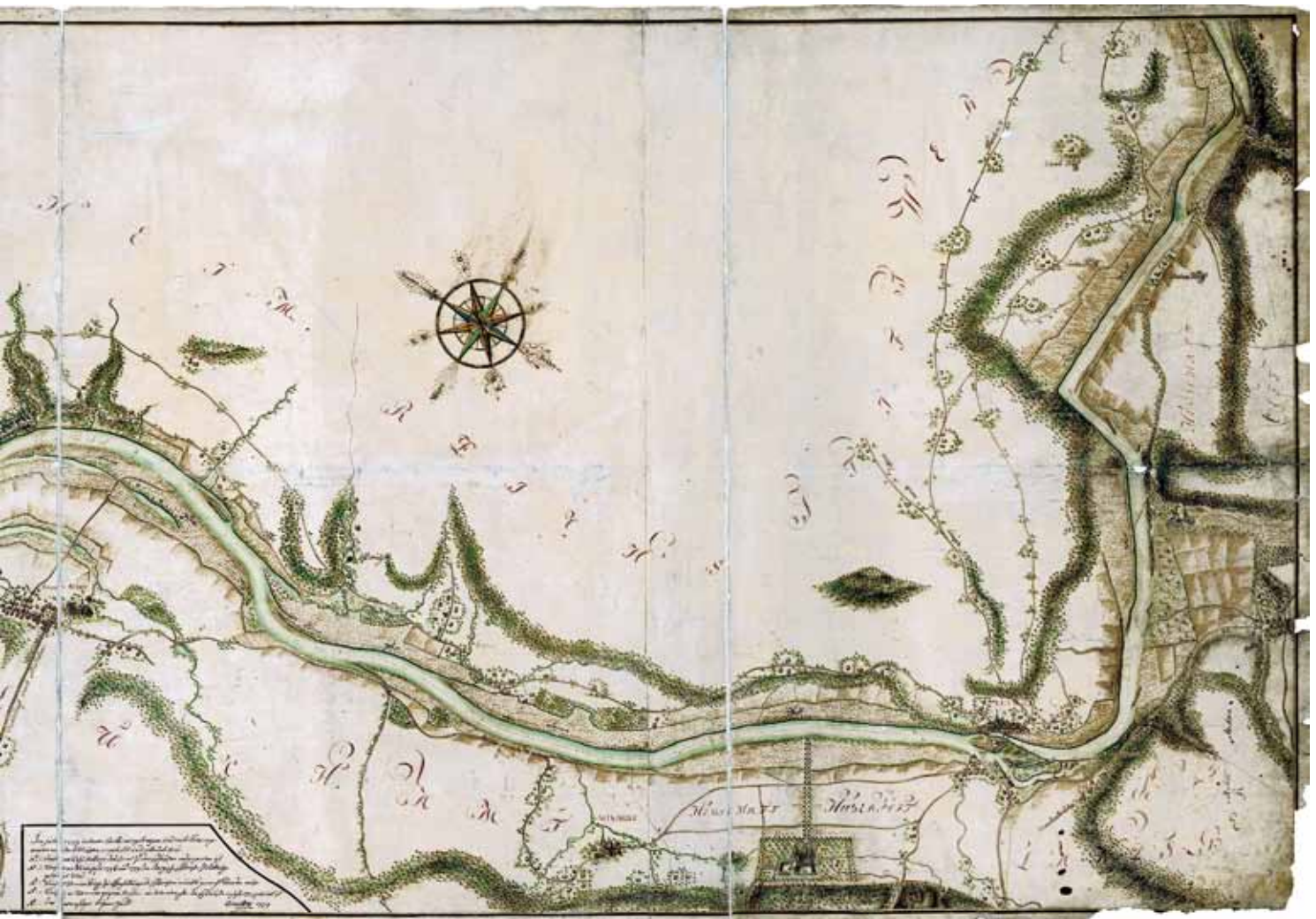
„protoindustrielle Struktur“ gab. Pollard führte den regionalen Ansatz in die Industrie- und Wirtschaftsgeschichte ein, der heute in weiterentwickelter und ausdifferenzierter Form nach wie vor Bestand hat.⁴ Insbesondere das von Alfred Marshall geprägte und von Giacomo Becattini weiterentwickelte Konzept der „Industrial Districts“ verdient an dieser Stelle Erwähnung, weil als Ausgangspunkt für die Entwicklung protoindustriell geprägter Landschaften die „Urbanisation“ herausgestellt wurde. Am Beispiel der Toscana arbeitete er heraus, dass sich in einer Region mit einer ausgesprochenen Dichte an Siedlungen und Städten der Wissenstransfer des Handwerks ausgesprochen gut erhalten und weiterentwickeln konnte. Zudem begünstigte die große Offenheit für Innovationen den Export der Waren und die engen Verwandtschaftsverhältnisse innerhalb der Unternehmerschicht eine stärkere Widerstandsfähigkeit gegenüber wirtschaftlichen Krisen. Eine Situation, wie wir sie, ohne vorwegzugreifen, ähnlich auch in der Ruhrzone des 17. und 18. Jahrhunderts vor uns haben.⁵

Innerhalb der deutschsprachigen Wirtschaftsgeographie wurde dies recht früh, bereits in den 1950er Jahren, erkannt, wie Klaus Fehn in seiner Zusammenfassung des Forschungsstandes auf der Essener Tagung des Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa resümierte. Da die Industrie nicht größere Landschaften völlig bestimmt, biete es sich überhaupt nicht an, von „Industrielandschaften“ zu sprechen.⁶ So arbeitete Harald Uhlig in seiner Arbeit zur Genese nordostenglischer Industrielandschaften eine allmähliche Überlagerung der alten Agrarlandschaft durch eine gewerblich und schließlich durch eine industriell geprägte

4 Pollard 1981; Boldorf 2011, 154.

5 Becattini/Bellandi/Propriis 2009; Boldorf 2011, 157.

6 Fehn 1998b, 9–11.



1 Karte der Ruhr vor dem Ausbau zwischen dem Reichsstift Essen und Duisburg von 1771.

heraus.⁷ Fehn postulierte auch, dass die Genese einer hochindustriell geprägten Region nicht leicht zu fassen ist und dass eine Region wie das Ruhrgebiet einen Extremfall darstellt, denn bei weitem nicht alle protoindustriellen Regionen der frühen Neuzeit entwickelten sich zu Hotspots der Industrie. Die Beschäftigung mit Einzelementen wie Arbeitsstätten und Wohnanlagen reichte nicht aus, es müssen „linienhafte Elemente“ herausgearbeitet werden. Als Vergleiche böten sich dafür die Bergbaugebiete um Lüttich, Masstricht, Nordlothringen oder auch Mitteldeutschland an.⁸

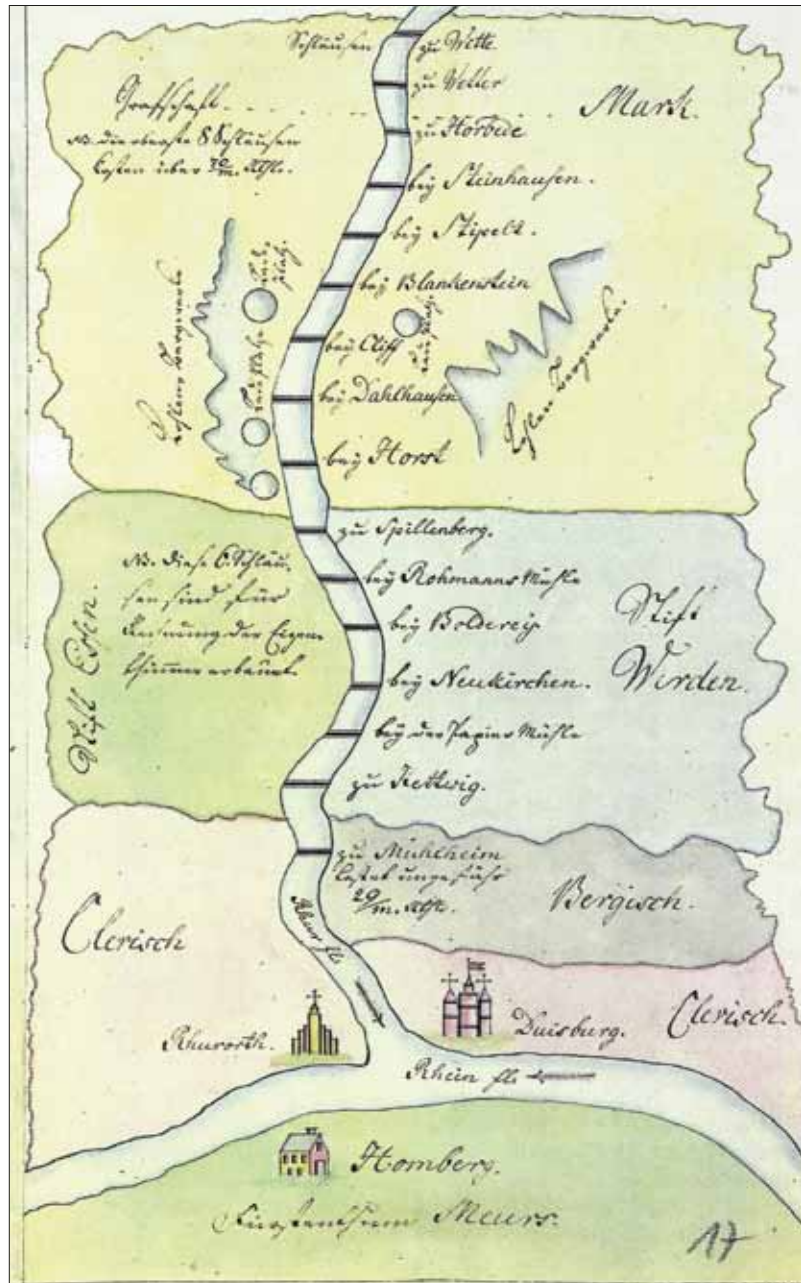
Etwa zeitgleich zu Sidneys Pollards Einführung des Regionalprinzips in die Forschung führten Franklin Mendels und die Göttinger Forscher Peter Kriedte, Hans Medick und Jürgen Schlumbohm den Begriff der Protoindustrialisierung in die Wirtschaftsgeschichte ein.⁹ Der Terminus wurde von vornherein differenziert beschreibend als wegbereitender Prozess zur Industrialisierung verstanden. Davon zeugt auch der Titel des ersten Sammelbandes der oben genannten Autoren: „Industrialisierung vor der Industrialisierung“. Die durchaus pragmatisch angelegten Analysen untersuchten dezentral organisierte Fertigung im Verlagssystem, das vom hohen Bevölkerungswachstum profitierte und damit seit dem Ende des Spätmittelalters eine lohnabhängige Arbeiterschicht auf dem Land schuf. Der Begriff schloss von Anfang an sozialhistorische, ökonomische und hegemoniale Aspekte mit ein, was die daraufhin sehr weite Tradierung des Begriffs in allen historischen Teildisziplinen bis heute begünstigte.¹⁰ Der universale Anspruch, mit der Protoindustrialisierung eine Epoche zu beschreiben, die den wirtschaftshistorischen Übergang vom Feudalismus

7 Uhlig 1956.

8 Fehn 1998b, 19f.

9 Kriedte/Medick/Schlumbohm 1978; Pfister 1998, 21 f. Überblick zur Forschungsgeschichte: Ogilvie/Cerman 1996b.

10 Kriedte/Medick/Schlumbohm 1998, 11 f.



2 Ruhr-Schleusen von Witten bis Mülheim, 1780, kolorierte Tuschezeichnung.

zum Kapitalismus markiert, wurde bereits früh scharf kritisiert und wird heute nicht mehr diskutiert.¹¹ Seitdem erschienen viele Sammelbände zu unterschiedlichen Aspekten der Protoindustrialisierung, und dieser Terminus wird auch von mir in diesem Beitrag analog zur etablierten Forschungspraxis in den schriftlichen Fächern als beschreibender Überbegriff für den Zeitraum vor der Hochindustrialisierung verwendet.¹²

Zusammengefasst erfordert eine Turboindustrialisierung, wie wir sie im Ruhrgebiet im Lauf des 19. Jahrhunderts vor uns haben, strukturelle Voraussetzungen, welche als Prozess der Protoindustrialisierung beschrieben werden kann. Dieser Prozess ist regional begrenzt und wird durch individuelle, lokale Faktoren bestimmt. Dabei ist es nötig, „lineare Elemente“¹³ herauszuarbeiten und sich nicht auf Einzelelemente wie bestimmte Handwerke oder Abbau von speziellen Ressourcen zu beschränken. Bestimmender Faktor dieses Prozesses ist eine urban oder siedlungstopographisch verdichtete Region, in der ausreichend Arbeitskräfte zur Verfügung stehen, die in der Landwirtschaft oder im substanzsichernden Handwerk nicht benötigt werden und lohnabhängig arbeiten.

11 Pfister 1998, 22.

12 Zuletzt maßgeblich Czierpka/Oerters/Thorade 2015; siehe auch Ogilvie/Cerman 1996a; Eberling/Mager 1997.

13 Die etwas sperrige Formulierung „linienhafte Elemente“ wurde übernommen von Fehn 1998b, 19.

Zudem braucht es Unternehmer, die im kleinen und großen Maßstab gewinn- und exportorientiert handeln. Hinzu kommen Faktoren wie eine für den Handel günstige Infrastruktur, keine hemmenden herrschaftlichen Machtverhältnisse und das Vorhandensein von Ressourcen für die Warenproduktion. All das sind Faktoren, die sich zum einen schriftlich, aber auch siedlungstopographisch und archäologisch nachweisen lassen.

In zusammenfassenden Darstellungen zur historischen Ruhrzone im Mittelalter und der frühen Neuzeit ist das Bild der ländlichen Region vorherrschend. Der Gegensatz zwischen der heutigen topographischen Situation einer Fünf-Millionen-Einwohnerregion und den topographischen Karten des frühen 19. Jahrhunderts sowie den idyllischen Ansichten des 18. Jahrhunderts des Ruhrtals könnten auf den ersten Blick auch gar nicht größer sein (Abb. 1). Die Verdichtung des Raums, die geomorphologische Überprägung zum Beispiel durch Bergsenkung während der Zeit der Hochindustrialisierung bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts ist zudem so stark, dass die Rekonstruktion des Siedlungsbilds in der frühen Neuzeit nur unter Mühen verständlich wird.

Wie in der Archäologie gute Praxis, ist es sinnvoll, sich zunächst zwei historische Fallballspiele aus der Mitte des 18. Jahrhunderts anzusehen, an denen die wirtschaftlichen Umstände deutlich werden. Die beiden Projekte werden gemeinhin als „Startschuss“ der Industrialisierung gesehen, die als „Wiege des Ruhrgebiets“ interpretiert und als solche auch öffentlichkeitswirksam vermarktet werden.¹⁴

Die Gründung der St.-Antony-Hütte Die baulichen Zeugnisse des geschichtemachenden Werks liegen im Stadtgebiet des heutigen Oberhausen, in der Mitte des 18. Jahrhunderts zum Territorium des Erzbistums Köln gehörig. Franz Ferdinand von Wenge stellte 1741 einen Antrag auf Abbau von Raseneisenerz in der Region und gründete 1753 die Hütte St. Antony, damals noch befeuert mit Holzkohle. Das während seines Betriebs überwiegend unrentabel wirtschaftende, aber technisch innovative Unternehmen lockte Konkurrenten an. Im „Dreiländereck“ siedelten sich 1782 die Hütte „Gute Hoffnung“ im Herzogtum Kleve und 1791 „Neu-Essen“ im Reichsstift Essen, an. Fürstabtissin Maria Kunigunde von Sachsen beteiligte sich 1796, also schon frühzeitig, an Gute Hoffnung und St. Antony, dessen Hauptanteilseigner inzwischen der Koblenzer Gottlieb Jacobi war.¹⁵ An diesem Beispiel wird deutlich, dass die von Landes- und Regionalhistorikern zum Teil bis Ende der 1990er Jahre postulierten Wirtschaftshemmnisse durch territoriale Kleinteiligkeit landesherrlicher Macht kaum spürbar waren.¹⁶ Nach der Säkularisation 1803 kauften die Ruhrorter Brüder Franz und Gerhard Haniel die Hütten Neu-Essen ganz und St. Antony anteilig. Ihr Schwager Heinrich Arnold Huysen erwarb zeitgleich die Gute Hoffnung. Die 1808 gegründete „Hüttengewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel und Huyssen“, später „Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb“ sollte im 19. und 20. Jahrhundert zu einem Global Player der Stahlindustrie werden.¹⁷

Die Schiffbarmachung der Ruhr In der Mitte des 18. Jahrhunderts blühte bereits der Kohleabbau an der Ruhr. Steinkohle, aus technischen Gründen noch nicht für die Verhüttung von Stahl, sehr wohl aber als Heiz- und Brennmittel in Stuben und protoindustriellen Gewerben eingesetzt, fand nicht nur im benachbarten Umland seine Abnehmer, sondern auch rheinabwärts, in den Niederlanden und darüber hinaus.¹⁸ Problematisch wurde mit der Steigerung der Fördermenge südlich von Essen und Dortmund der Transport zu den Rheinhäfen in Duisburg und Ruhrort. Nach zähen Verhandlungen mit der preußischen Verwaltung in Kleve und Berg begannen 1770 die Bauarbeiten an den neuen Schleusen, um die Ruhr dauerhaft durchgängig schiffbar zu machen. Für das Unterfangen gründete sich das

Das Ruhrgebiet in der Protoindustrialisierungsphase

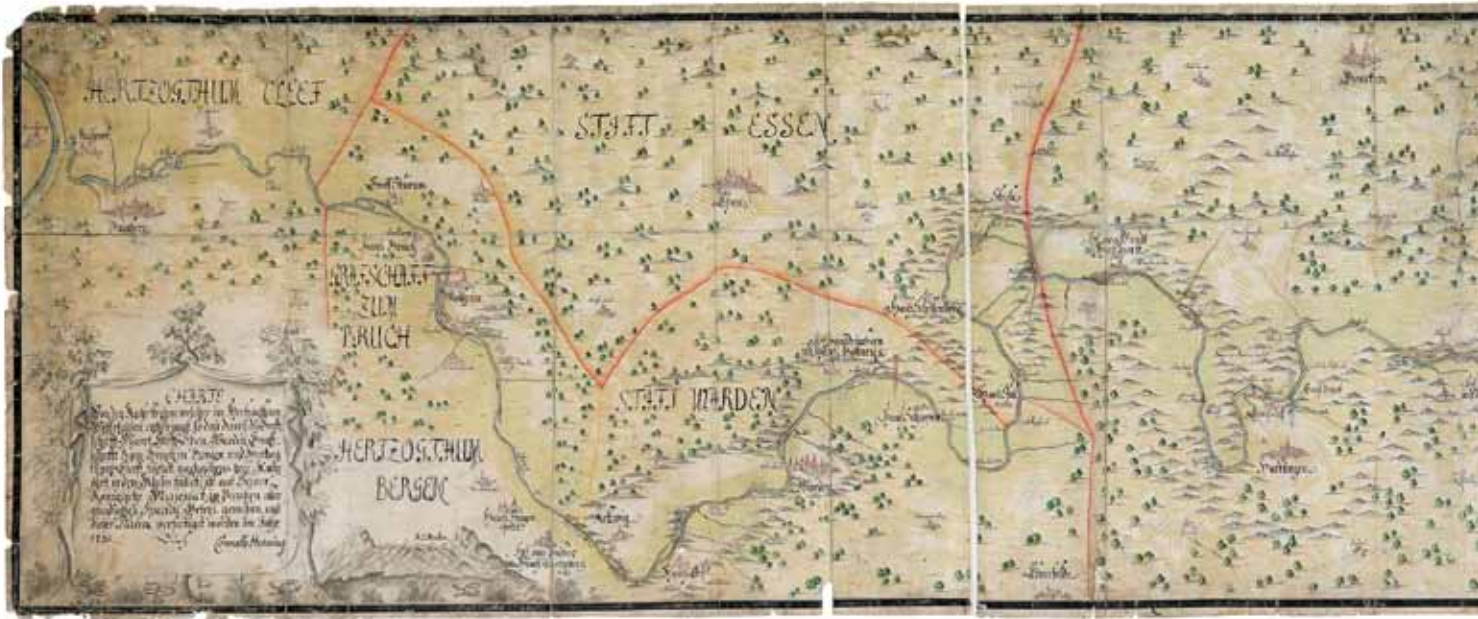
14 M. Platz 2019.

15 St. Antony, 2008, 13–25.

16 Wegener 1998.

17 St. Antony, 2008, 31–34.

18 M. Platz 2018, 139f.



3 Karte der Ruhr in ihrem Verlauf durch die Territorien, aufgenommen von Konrad Henning, 1735.

Unternehmen „Elsbruch & Comp.“, ein Zusammenschluss der Lobrather Henrich von Elsbruch und Cornelius Castanien sowie dem Ruhrorter Cornelius Borgemeister.¹⁹ Dieses frühe public-private-partnership-Projekt, für das die Investoren über 20 Jahre das Monopol des Kohletransports auf der Ruhr zugesichert bekamen, sollte zehn Jahre Bautätigkeit in Anspruch nehmen. Insgesamt wurden 16 Schleusen gebaut, die vor allem durch die Einnahmen der Schleusengebühren in einen dafür eingerichteten Ruhrschiffahrtsfonds finanziert wurden (Abb. 2).²⁰ Die Ruhr sollte in den darauffolgenden Jahrzehnten zum Haupttransportweg für Kohle von den Förderstätten an den Rhein werden. Als 1873 die Eisenbahnstrecke durch das Ruhrtal in Betrieb genommen wurde, verlor die Ruhr ihre Bedeutung als Transportweg vollständig. 1890 passierte die letzte Kohlenaak die Schleuse in Mülheim. Heute wird die Ruhr hauptsächlich von Ausflugschiffen und Privatbooten befahren.

An diesen zwei Fallbeispielen der Gründungslegende des Ruhrgebiets werden die oben bereits ausgeführten Voraussetzungen für das Inkommen einer Protoindustrialisierung deutlich.

1. In der Mitte des 18. Jahrhunderts betätigen sich Adlige, im oben erwähnten Fall der Domkapitular zu Münster Ferdinand von Wenge, unabhängig eines weltlichen oder geistlichen Standes, Territorialherren selbst und städtische Bürgerliche geschäftlich. Es hatte sich also bereits eine Unternehmerschicht herausgebildet, die gewinnorientiert agierte.
2. Die territoriale „Aufspaltung“ der Region stellte offenbar kein größeres Hemmnis für Handel und Produktion dar. Wie im Fallbeispiel der St. Antony-Hütte investierten vermögende Akteure ganz selbstverständlich in benachbarten Herrschaftsbereichen und profitierten sogar von der Konkurrenzsituation zwischen den Landesherren. Wie im Fallbeispiel der Ruhrschiffbarmachung deutlich wird, waren Geschäftskooperationen zwischen Partnern außerhalb des Reichsgebiets eine Selbstverständlichkeit (Abb. 3).²¹
3. Die Produktion von Gütern wie auch die Förderung von Rohstoffen war in der Mitte des 18. Jahrhunderts je nach Produkt bereits in hohem Maß exportorientiert, so dass für den Transport eine Optimierung der Verkehrswege unabdingbar wurde, um konkurrenzfähig zu sein. Während der Ruhrausbau glückte, scheiterte der seit 1627 geplante Ausbau der Lippe für den Warentransport von und in die Niederlande über Wesel.

19 Kliche 1904; Lehmann 1966, 122.

20 Schmidt-Rutsch 2012, 50f.

21 Grundlegend dazu Blaich 1973.



In der Mitte des 18. Jahrhunderts haben wir also eine Situation vor uns, in der alle Grundlagen für die Industrialisierung zwischen Lippe und Wupper bereits gelegt waren. Der oben definierte Prozess der Protoindustrialisierung war also bereits abgeschlossen.

Ein weiteres Definitionsmerkmal ist das der Urbanisation. Wie von Thomas Platz in seinem Beitrag in diesem Band beschrieben, haben wir in der Ruhrzone seit dem Mittelalter eine außerordentlich hohe Besiedlungsdichte vor uns. Die drei großen im Mittelalter reichsunmittelbaren Städte Duisburg, Essen und Dortmund liegen innerhalb eines Radius von nur 50 km. Hinzukommen fast 90 kleinere Städte und zusätzlich Dörfer und Einzelbauernhöfe. Der durchschnittliche Fußweg von einem Dorf zur nächsten Stadt beträgt nicht mehr als eine halbe bis eineinhalb Stunden.²² In der Hochphase des Landesausbaus wurden viele von diesen Städten gegründet, weitere kamen im 14. und 15. Jahrhundert hinzu. Wissenschaftliche Untersuchungen zu den Bevölkerungszahlen sind rar, aber man geht davon aus, dass sie relativ gesehen niedrig blieben, dennoch wurden nicht wenige Städte noch im 15. Jahrhundert Mitglied der Hanse. Wüstungsprozesse, das Verlassen ganzer kleinerer Städte und Dörfer wie in anderen Regionen, fanden hier nicht statt.²³

Wie in der Tagung herausgestellt wurde, verschwimmen die Grenzen zwischen Dorf und Stadt, zwischen ländlichen und städtischen Räumen. Klar ist, dass die von Max Weber vor über hundert Jahren postulierte „Typologie der Städte“²⁴ und die Definition des Stadtbürgers als jemand, der vom Ackerbau befreit war, für das Mittelalter und die frühe Neuzeit nicht haltbar sind.²⁵ Wie Christian Reinicke für die Stadt Köln archivalisch herausarbeitete, gehörte Landwirtschaft zum Weichbild der Stadt ebenso selbstverständlich wie produzierendes Handwerk auf dem Land zur Umgehung der Zunftpflicht seit dem späten Mittelalter.²⁶ Ländlichkeit ist nicht ausschließlich mit Landwirtschaft verbunden, ebenso (nicht) wie Urbanität mit Handwerk und Handel. Vielmehr handelt es sich um ein symbiotisches Miteinander, nicht um ein Nebeneinander. Das ist zwar keine neue These, soll an dieser Stelle aber noch einmal betont werden, um das engmaschige Beziehungsgeflecht der Region Ruhr vor dem Einsetzen der Industrialisierung herauszustellen (Abb. 4).

Es ist auffällig, dass die Produkte und Halbfertigprodukte, die in der Region hergestellt wurden, bereits ab dem späten Mittelalter exportiert wurden und sich recht früh regionale Spezialisierungen abzeichneten.

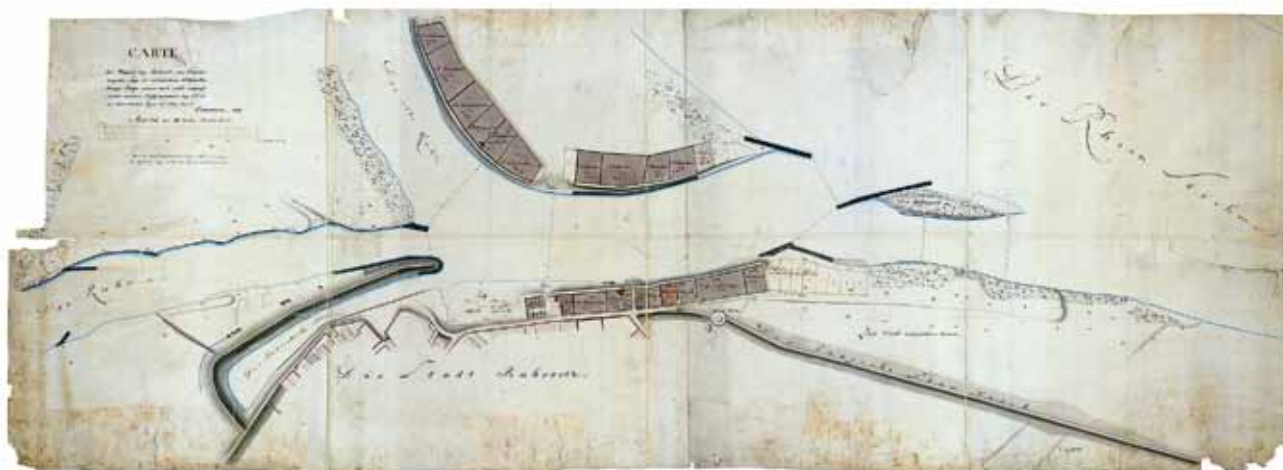
22 Siehe dazu den Beitrag von K.Th. Platz in diesem Band.

23 Schilp 2010.

24 Dilcher 2000; Weber 2005, 927 f.

25 Nippel 2006; M. Platz 2017.

26 Jäschke 2002; Reinicke 2002.



4 Karte vom Ruhrorter Hafen mit Kohle- und Warenlagerplätzen, aufgenommen von Friedrich August Alexander Eversmann, 1798.

Die für die Geschichte der Industrialisierung maßgebliche Entwicklung der Textilproduktion kann in diesem Rahmen nur erwähnt werden. Sie ist gekennzeichnet durch ein enges Geflecht an überregionaler Arbeitsteilung, in dem einzelne Arbeitsschritte wie Spinnen, Rasenbleiche, Weben und die weitere Verarbeitungsprozesse zu Zwirnen, Bändern, Borten und Tuchen vom Rheinland, dem Bergischen Land, Westfalen und darüber hinaus verteilt organisiert waren.²⁷ Es ist handwerkliche Produktion, die durch die hohe Konkurrenz aus den Nachbarregionen in Flandern und aus England einem hohen Innovations- und Preisdruck unterlag und deswegen einzelne Arbeitsschritte im Lauf des 18. und 19. Jahrhundert maschinisiert wurden.²⁸

Es die Textilproduktion, die von Seiten der historischen Forschung früh im Fokus des Interesses stand, weil diese als Wegbereiter der Industrialisierung gilt. Ähnliches betrifft die Steinkohleförderung. Steinkohle ist in erster Linie als Heizmittel genutzt worden ist, und da der Abbau mit sehr viel Mühen und Aufwand verbunden ist, lohnte dieser sich erst, wenn Holz als Brennmittel knapp und somit teuer wurde.²⁹ So ist auch das verstärkte Engagement in Kohleförderung und -handel, nachgewiesen seit dem 14. Jahrhundert, zu verstehen, eine echte Krisenzeit, in der es durch eine Klimaverschlechterung am Anfang des Jahrhunderts zahlreiche Ernteausfälle und damit verbundene Hungersnöte gab. Der Kohleabbau und -handel dürfte dafür gesorgt haben, dass man etwas besser durch die Krise gekommen ist als anderswo. Ab dem 16. Jahrhundert nutzte man Steinkohle schließlich auch für gewerbliche Zwecke, insbesondere wurde sie in Kalkbrennereien, Salinen, Schmieden, Reckstahlhämmern, Brauereien, Essig- und Schnapsbrennereien, Glashütten, Zuckersiedereien und Bleichwerken eingesetzt.³⁰ Eigentlich wurde Kohle überall verwendet, nur nicht zur Verhüttung. Anhand der Wege und Rheinzolllisten lässt sich ein reger Handel mit Steinkohle ins Bergische Land, nach Westfalen und rheinabwärts in die Niederlande nachweisen.³¹ Der Kohleabbau an der Ruhr war überwiegend privat organisiert. Private Bergbautreibende in der Grafschaft Mark reagierten überaus sensibel auf die staatlichen Einflüsse auf ihre Kohlegruben und den Handel von Seiten der preußischen Zentralregierung und widersetzten sich den überwiegend fiskalisch motivierten Restriktionen bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts erfolgreich.³²

An dieser Stelle muss erwähnt werden, dass sich die „mit harter Hand“ durchgeführten wirtschaftlichen Lenkungsversuche des preußischen Königs in den westlichen Provinzen weitgehend auf den Ressourcenabbau sowie den Handel mit Getreide und Wolle beschränkten, um die Preise zu regulieren. Das eigentliche Interesse der Preußen lag nämlich nicht im ungeliebten Rheinland und Westfalen, sondern in Brandenburg selbst, eine Region ohne gewachsene Strukturen, in der es an Handwerkern,

27 Gorißen 2016, 285–298. Zur Textilproduktion in Duisburg siehe Terpoorten 1949; Schmidt 1964.

28 Grundlegend dazu Lassotta 2004; Reininghaus 2018, 648–716. Siehe auch Kriedte/Medick/Schlumbohm 1978; Adelman 1986; ders. 2001.

29 Hofius 1990.

30 Fessner 1998, 18f.

31 Spethmann 1944; Fessner 1998.

32 Fessner 2000, 103–120; ders. 2001.



Bauern, Geldkapital und genügend urbarem Land fehlte und das mühsam wirtschaftlich erschlossen werden musste (Abb. 5).³³

Die beiden oben herausgestellten Gewerbe der Textilproduktion und der Abbau der Steinkohle sind zusammen mit der Stahlproduktion diejenigen, deren Entwicklung sich mit der Industrialisierung beschleunigte. Deswegen lag in der Vergangenheit genau darauf der wissenschaftliche Fokus. Es sind allerdings geopolitische Einflussfaktoren und die gesteigerte globale Nachfrage, die dieses extrem beschleunigte Wachstum überhaupt verursachte. Die protoindustrielle Entwicklung vom späten Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert ist es aber, die diesen historischen Verlauf ermöglichte. Und diese Epoche ist für die westliche Ruhrzone ein Desiderat der Forschung, das ausgehend von Duisburg aus mittelalter- und neuzeitarchäologischer Sicht näher betrachtet werden soll.

Um überhaupt über die nähere Erforschung des spätmittelalterlich-frühneuzeitlichen Gewerbes und Handels nachdenken zu können, mussten in den vergangenen Jahren zunächst einige für sicher eingestufte Postulate der Duisburger Stadtentwicklung hinterfragt und widerlegt werden. Zum ersten ist die These vom „Absinken“ der Stadt Duisburg von einer prosperierenden Hansestadt zu einer Ackerbürgerstadt seit dem späten Mittelalter seit einigen Jahren nicht mehr haltbar.³⁴ Die Verpfändung der freien Reichsstadt an die Grafen von Kleve hatte für den Rat und auch auf die Mitgliedschaft in der Hanse keine Auswirkungen. Die Stadt nannte sich auch weiterhin „frei“ und trat auch entsprechend auf. Neuere Forschungen weisen darauf hin, dass Verpfändungen in der zweiten Hälfte des 13. und im 14. Jahrhundert durchaus üblich waren. Die Gründe dafür waren vor allem monetär, nicht aber handelspolitisch.³⁵

5 Karte der Stadt Duisburg mit seinen umliegenden Dörfern und Höfen im Zustand von 1770. Zusammengestellt von Ferdinand van den Bergh, 1821.

33 Kaufhold 1994, 66–70.

34 Heid u. a. 1996, 119–128; Jägers 2001; K.Th. Platz 2016.

35 Fischer 2018.

Zum zweiten erwies sich die Verlagerung des Rheins im 14. Jahrhundert als temporäre Herausforderung, die durch den Bau eines Hafenkanales gemeistert werden konnte.³⁶ Zum dritten wurde die Einordnung der Stadt als „Ackerbürgerstadt“, deren Bewohner überwiegend mit der unmittelbaren bäuerlichen Umgebung interagierten, hinterfragt und mit guten Argumenten widerlegt. Der von Wilhelm V. von Jülich-Kleve-Berg gefasste Entschluss, in Duisburg eine Universität zu gründen, zeugt davon, die Stellung der Stadt als intellektuelles Zentrum seines Territoriums auszubauen. Es gelang ihm schließlich, 1559 ein akademisches Gymnasium in Duisburg anzusiedeln und Persönlichkeiten wie Gerhard Mercator und Georg Casander in die Stadt zu holen, aber die Hochschulgründung scheiterte noch an der religionspolitisch aufgeheizten Lage der Zeit. Nach dem Ende des Dreißigjährigen Kriegs öffnete die Universität Duisburg schließlich 1655 ihre Pforten. Zehn Jahre später wurde der Duisburger Hafen ausgebaut, und bis zum Ende des Jahrhunderts wurden Börtschiffahrten eingerichtet, termingerechte Pendelverkehre in die Niederlande zum Transport von Waren, die in Duisburg und Ruhrort umgeschlagen wurden.³⁷ Auch wenn die Festung Wesel, an der Rhein-Lippe-Mündung gelegen, dem Duisburger Hafen zeitweise den Rang ablief, war Duisburg spätestens um 1750 wieder gleichauf und sollte es dann weit hinter sich lassen.³⁸

Zudem entspricht die von Regine Jägers 2001 veröffentlichte historische Analyse der Bevölkerungsstruktur zu Beginn des 18. Jahrhunderts nicht der Interpretation als ländlicher Kleinstadt.³⁹ Nach ihren Hochrechnungen der Volkszählung von 1715 lebten in Duisburg 2965 Menschen bei einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 3,8 Personen; das ist in dieser Zeit eine ausgewachsene Stadt. Die angenommene Haushaltsgröße halte ich persönlich für zu niedrig, aber beziehen wir uns dennoch auf diese Studie. Davon gehörten etwa 239 Personen zur städtischen Oberschicht, waren also Geistliche, Beamte, Unternehmer usw., und 170 Personen zur Universität, wobei die jeweiligen Familienangehörigen einberechnet sind. Von den 2054 zur Mittelschicht gehörenden Duisburger Bürgern lebten lediglich 159 Personen auf 30 Höfen von Agrarerzeugnissen, waren also echte Ackerbürger, was einen prozentualen Anteil der Stadtbevölkerung von 5,36% ausmacht. Die meisten Handwerksbetriebe sind dem Metall-, Bau-, Textil- und Ledergewerbe zuzuordnen, wobei die Textilproduktion bereits als vorindustriell zu bezeichnen ist. Damit war Duisburg auch während der angeblichen Tiefzeit des 18. Jahrhunderts ohne jeden Zweifel eine Stadt, in der Güter weit über ihren eigenen Bedarf produziert und dann vor allem über Schiffe verhandelt wurden.⁴⁰ Gleiches trifft auf die Städte Essen und Dortmund zu, die in ihrer Größe und Bevölkerungsstruktur Duisburg sehr ähnlich sind.

Aus diesen Überlegungen und Vorarbeiten ließ sich der Schluss ableiten, dass sich eine weitere Beschäftigung zu Gewerbe in der westlichen Ruhrzone lohnen könnte. Die Forschung zu Handel und Produktion in der Region während des 16. bis 18. Jahrhunderts ist nämlich nicht auf dem Stand, dass Vergleiche zu anderen Regionen ohne weiteres möglich wären. Zudem war das Beziehungsgeflecht zwischen den Städten, Freiheiten und dem direkten Umland an der Ruhr so eng, dass man Duisburg, Essen und Dortmund nicht isoliert betrachten kann, ohne Fehlschlussfolgerungen zu erzielen. Dabei muss man sich vor Augen halten, dass das Industrieviertel Ruhr keineswegs kulturlandschaftlich homogen ist. Es ist ein „Aktivraum“ mit starker Überprägung, der als vielschichtig und vielgestaltig beschrieben werden kann. Vielschichtig, weil sich dort Überreste der verschiedenen Zeitepochen einerseits inselhaft, andererseits ineinander verschachtelt erhalten haben. Vielgestaltig, weil es ein nebeneinander verschiedener Nutzungsräume gibt: verdichtete Industrieflächen, urbane Stadträume, locker bebaute Siedlungen, landwirtschaftlich genutzte Flächen, Wald- und Naturgebiete sowie gewachsene Dorfstrukturen.⁴¹

36 Gerlach/Röpke/Kels/Meuers-Balke 2016, 38–43.

37 Heid u. a. 1996, 148–152.

38 Reininghaus 2018, 1012–1016.

39 K.Th. Platz 2016.

40 Jägers 2001, 83 und Tab. 10.

41 Fehn 1998c, 51 f.

Der bereits früh von wirtschaftshistorischer Seite herausgestellte regionale Ansatz der Erforschung protindustrieller Prozesse ist der archäologischen Forschung inhärent. Kartierungen und sich daraus ergebende topographische und weitere Analysen gehören zur DNA des Fachs und können besonnen und strukturiert eingesetzt einen Überblick geben, an dem es momentan fehlt. Die in den letzten Jahrzehnten erschienenen Sammelwerke von schriftlicher Seite zu Handwerk und Protoindustrialisierung bestechen durch eine Fülle von zusammengetragenen Einzeluntersuchungen hauptsächlich archivalischer Quellen, die vergleichend oder pars pro toto die historische Sachlage darstellen sollen. Hier kann die Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit meiner Ansicht nach einen entscheidenden Beitrag leisten, im regionalen und räumlichen Ansatz einen Überblick zu schaffen, der Vergleiche überhaupt erst möglich macht.⁴²

Im vergangenen Jahr war es nun meine Aufgabe, zunächst am Beispiel Duisburgs zu überprüfen, ob eine weitere Betrachtung überhaupt belastbare Ergebnisse bringen kann, auf die auch spätere Forschung aufbauen kann. Dafür waren insbesondere von Kai Thomas Platz erbrachte Vorleistungen notwendig, die eine Grundlage für die weitere Erforschung möglich machen. Zum einen, die Rekonstruktion des Urkatasterplans von 1823 (Altstadt) und der 1830er Jahre (übriges Stadtgebiet), zum anderen die Rekonstruktion und Kartierung der verschiedenen Hausnummernsysteme von 1854, 1810 und den Nummern des 18. Jahrhunderts, welche die Grundlage für die Korrelation mit den erhaltenen Feuerversicherungskatastern, Personen- und Viehstandsaufnahmen und dem Bürgerkataster bildete. Darin sind die Grundstücke mit den einzelnen Gebäuden und deren Nutzung (Fabrik, Werkstätten, Ställe etc.) sowie die Namen der Eigentümer, Bewohner, Kinder, Gesinde, Beruf, Personenzahl und Tierbestand verzeichnet. Dadurch wird eine genaue Verortung erstmalig möglich und stellt die Grundlage für Besitzerrückschreibungen mindestens bis zum frühen 18. Jahrhundert dar. Bisherige Bevölkerungsanalysen beruhten auf Hochrechnungen auf der Basis von Kirchenbüchern und Taufregistern und kamen zu einseitigen bis irreführenden Ergebnissen.⁴³

Durch diese rückschreitende Verortung von Gewerbe, Handwerk und Wohnstätten unternehmerisch handelnder Akteure können nun unter Hinzuziehung archäologischer Befunde, archivalisch überlieferter Informationen aus den für Duisburg erhaltenen Hausakten, erhaltenen Plänen, bereits vorliegenden Publikationen und nicht zuletzt in mühsamer Kleinarbeit zusammengetragener Details von engagierten Heimatforschern verortet und zeitlich zugeordnet werden.

Nun ist die Situation innerhalb der deutschen Bodendenkmalpflege die, dass es eine Vielzahl von archäologischen Ausgrabungen gibt, von denen über einen Teil in Form einer kurzen Fundmeldungen berichtet wird, wenige als Vorbericht publiziert und nur ein Bruchteil in der Regel im Rahmen einer Qualifikationsarbeit ausgewertet werden. Eine Lage, die jetzt bereits gravierend ist und sich in den nächsten Jahren verschärfen wird.

Eine von mir systematisch durchgeführte vollständige Sichtung der Duisburger Ortsakte ergab eine Reihe spannender technischer Befunde, die es Rahmen der geplanten zukünftigen Forschungen auszuwerten gilt. Spannend hierbei auch Ofenbefunde, die sich aufgrund der besseren Verortungsmöglichkeiten nun auch Gewerben zuordnen lassen, was ansonsten nicht so leicht möglich wäre. Ziel ist es, ausgehend von der Zeit um 1800 bis um 1500, die Veränderungen des Kulturlandschaftsbildes im westlichen Ruhrgebiet in Zeitschichten, also Karten mit der Rekonstruktion des definierten Raums, zu erstellen und damit einen Teil des Prozesses, der durch die Protoindustrialisierung bestimmt wird, sichtbar zu machen. Hinzu kommen die Auswertung archäologischer Befunde und aussagekräftiger Funde, von denen ein Großteil der Forschung bislang nicht zugänglich ist.

42 Unter anderem Ogilvie/Cerman 1996a; Eberling/Mager 1997; Czierpka/Oerters/Thorade 2015.

43 Jägers 2001, Abb. 6, Tab. 10 und 11; Beitrag von K.Th. Platz in diesem Band.

Die Kartierung ist zunächst möglichst wertfrei angelegt und verwertet Informationen, die im Konkreten noch festzulegen sind, um eine Aussagekraft zu ermöglichen. Dennoch liegt der Fokus auf der Sichtbarmachung des Prozesses, also die Interaktion zwischen Handel, Verkehr, Gewerbe, Landwirtschaft, Siedlung, Adelssitzen und der Kulturlandschaft der westlichen Ruhrzone, der sich innerhalb der oben definierten 300 Jahre vollzog. Definierend beschreiben lässt sich das gut mit dem seit etwa dreißig Jahren in der Geistes- und Kulturwissenschaft thematisierte Spatial Turn. Ein in der deutschsprachigen Mittelalter- und Neuzeitarchäologie wenig rezipiertes Konzept, das so offen angelegt ist, dass es praktisch für alle Fächer anwendbar ist, die es nach ihren methodischen Erfordernissen anpassen.⁴⁴ Auf den Punkt gebracht wird der im Vorfeld abgegrenzte Raum nicht als bloße Bühne, sondern als Ort der Interaktion begriffen, aus dem sich nach einer Fragestellung klug kartiert Informationen und Ergebnisse ableiten lassen. Dabei handelt es sich, anders als in der Soziologie, der schriftquellenbasierten Geschichte, in der Anwendung innerhalb der Mittelalter- und Neuzeitarchäologie nicht um eine Wende oder einen Wandel, aber durchaus ein theoretisches Modell, das sich ausbauen ließe, wenn man es wollte. Innerhalb dieses Projekts ist eine vertiefende Theoriediskussion nicht vorgesehen, wohl aber der bewusste Bezug auf die Prozessualität des Raumbegriffs innerhalb der Spatial Turn-Debatte und sowie das Aufgreifen der zunächst wertfreien Rekonstruktion der historischen Zustände mit dem Fokus auf Gewerbe, Handwerk und Infrastruktur.⁴⁵

An dieser Stelle ist besonders ein erst kürzlich abgeschlossenes Kartographie-Projekt der Arbeitsgruppe Geomatik/Karthographie des Geographischen Instituts der Ruhr-Universität Bochum zusammen mit der Abteilung für Karthographie und Geomatik an der Adam-Mickiewicz-Universität Poznan in Polen zu nennen, in dem die kulturlandschaftlichen Wandlungsprozesse auf der Basis von historischen Karten des Ruhrgebiets von Oberhausen im Westen bis Dortmund und der Region Oberschlesien im Osten vom 19. Jahrhundert bis heute visualisiert und auf einer Projektwebseite zur Verfügung gestellt wurden. Sichtbar herausgearbeitet wurden insbesondere die Wachstumsprozesse der Siedlungen und Städte, die im Ruhrgebiet ein erheblich dynamischeres Bild liefern als es sich im Vergleichsraum zeigt.⁴⁶

Im zweiten Schritt ist eine tiefergehende Betrachtung der Raumbildung und deren Ursachen und Konsequenzen möglich. Wie soziale und ökonomische Netzwerke einen elementaren Einfluss auf den Raum und die Materialität der Zeit haben, ist seit längerem Gegenstand der Forschung und insbesondere für den Ostseeraum Thema von Sammelbänden und Monographien der letzten Jahre. Für die Gewerbelandschaften im Binnenland fehlt dies bislang, hier wird und wurde ein stärkerer Fokus auf produktions- und technikgeschichtliche einzelne Gewerbe gelegt.⁴⁷

Die zugrundeliegende Methode ist also der Mittelalter- und Neuzeitarchäologie eigen und kann, so meine ich sehr entschlossen, in diesem Projekt auf die Protoindustrialisierung angewendet, einen wissenschaftlichen Beitrag leisten, von dem die Wirtschafts- und Sozialgeschichte sowie weitere Nachbardisziplinen profitieren, weil insbesondere die schriftlichen Fächer einen Überblick über Prozesse in einer definierten Region quellenbedingt schwerer darstellen können als wir es können.

44 Grundlegend Lang 2009.

45 Ehrlich/Oberste 2009. Grundlegend Dünne 2011; Schlögel 2006.

46 Medyńska-Gulij u. a. 2019; <http://cartolandscape.amu.edu.pl> (Aufruf am 20.7.2021).

47 Maßgeblich Kleingärtner/Zeilingner 2012.

- Adelmann, Gerhard: Vom Gewerbe zur Industrie im kontinentalen Nordwesteuropa. Gesammelte Aufsätze zur regionalen Wirtschafts und Sozialgeschichte (Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 38). Stuttgart 1986.
- Adelmann, Gerhard: Die Baumwollgewerbe Nordwestdeutschlands und der westlichen Nachbarländer beim Übergang von der vorindustriellen zur frühindustriellen Zeit 1750–1815 (Beiträge zur Unternehmensgeschichte 11). Stuttgart 2001.
- Becattini, Giacomo/Bellandi, Marco/de Propriis, Lisa (Hrsg.): A Handbook of Industrial Districts. Cheltenham 2009.
- Blaich, Fritz: Die Epoche des Merkantilismus (Wissenschaftliche Paperbacks, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 3). Wiesbaden 1973.
- Boldorf, Marcel: Industrial Districts. Methodische und konzeptionelle Überlegungen zur Industriegeschichte Süd- und Westeuropas; in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 52, 2011, Heft 2, 153–174.
- Czierpka, Juliane/Oerters, Kathrin/Thorade, Nora (Hrsg.): Regions, Industries and Heritage. Perspectives on Economy, Society, and Culture in Modern Western Europe (Palgrave studies in the history of social movements). Basingstoke 2015.
- Dilcher, Gerhard: Max Webers „Stadt“ und die historische Stadtforschung der Mediävistik; in: Bruhns, Hinnerk/Nippel, Wilfried (Hrsg.): Max Weber und die Stadt im Kulturvergleich (Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft 140). Göttingen 2000, 119–147.
- Dünne, Jörg: Die kartographische Imagination. Erinnern, Erzählen und Fingieren in der frühen Neuzeit. München 2011.
- Eberling, Dietrich/Mager, Wolfgang (Hrsg.): Protoindustrie in der Region. Europäische Gewerbelandschaften vom 16. bis zum 19. Jahrhundert (Studien zur Regionalgeschichte 9). Bielefeld 1997.
- Ehrich, Susanne/Oberste, Jörg (Hrsg.): Städtische Räume in der Vormoderne (Forum Mittelalter, Studien 5). Regensburg 2009.
- Escher, Monika/Haverkamp, Alfred/Hirschmann, Frank G. (Hrsg.), Städtelandschaft, Städtenetz, zentralörtliches Gefüge. Ansätze und Befunde zur Geschichte der Städte im hohen und späten Mittelalter (Trierer historische Forschungen 43). Mainz 2000.
- Fehn, Klaus (Hrsg.) (1998a): Bergbau- und Industrielandschaften unter besonderer Berücksichtigung von Steinkohlenbergbau und Eisen- und Stahlindustrie (Siedlungsforschung. Archäologie, Geschichte, Geographie 16). Bonn 1998.
- Fehn, Klaus (1998b): Bergbau- und Industrielandschaften unter besonderer Berücksichtigung von Steinkohlenbergbau und Eisen- und Stahlindustrie; in: Fehn 1998a, 9–30.
- Fehn, Klaus (1998c): Die hochindustrielle Kulturlandschaft des Ruhrgebiets 1840–1939. Aufbau und Blüte – Kernzonen und Peripherien; in: Fehn 1998a, 51–100.
- Fessner, Michael: Steinkohle und Salz. Der lange Weg zum industriellen Ruhrevier (Veröffentlichungen aus dem Deutschen Bergbau-Museum Bochum 73). Bochum 1998.
- Fessner, Michael: Der Steinkohlenbergbau in der Grafschaft Mark im 17. und 18. Jahrhundert; in: Bartels, Christoph/Denzel, Markus A. (Hrsg.): Konjunkturen im europäischen Bergbau in vorindustrieller Zeit. Festschrift für Eckehard Westermann zum 60. Geburtstag (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte 155). Stuttgart 2000, 103–122.
- Fessner, Michael: Der vorindustrielle Steinkohlenbergbau in der Grafschaft Mark. Entwicklungstendenzen im 17. und 18. Jahrhundert; in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 42, 2001, Heft 2, 107–132.
- Fischer, Thorsten: „Verkauft, versetzt, verschrieben“. Die rheinischen Reichsstädte Düren, Duisburg, Kaiserswerth und die königliche Verpfändungspolitik im 13. Jahrhundert; in: Lieven, Jens/Ludwig, Uwe/Schilp, Thomas (Hrsg.): Beiträge zur Erforschung des Kulturraums Rhein und Maas. Dieter Geuenich zum 75. Geburtstag (Rhein-Maas. Studien zur Geschichte, Sprache und Kultur 8). Hamburg 2018, 69–90.
- Gerlach, Renate/Röpke, Astrid/Kels, Holger/Meurers-Balke, Jutta: Der Essenberger Rheinbogen, seine römische und nachrömische Geschichte mit einem Ausblick auf den Duisburger Rheinbogen; in: Dispargum 1, 2016, 23–46.
- Gorißen, Siegfried: Interessen und ökonomische Funktionen merkantilistischer Privilegienpolitik. Das Herzogtum Berg und seine Textilgewerbe zwischen 16. und 18. Jahrhundert; in: Garner, Guillaume (Hrsg.): Die Ökonomie des Privilegs. Westeuropa 16.–19. Jahrhundert (Studien zu Policy, Kriminalitätsgeschichte und Konfliktregulierung). Frankfurt 2016, 279–329.
- Heid, Ludger u. a.: Kleine Geschichte der Stadt Duisburg. Duisburg 1996.
- Hofius, Kurt: Kohle als Heizmittel im 16. Jahrhundert in Duisburg; in: Duisburger Forschungen 37, 1990, 23–26.
- Jägers, Renate: Duisburg im 18. Jahrhundert. Sozialstruktur und Bevölkerungsbewegung einer niederrheinischen Kleinstadt im Ancien Régime (1713–1814) (Rheinisches Archiv 143). Köln 2001.
- Jäschke, Kurt-Ulrich: Ackerbürger, Ackerbürgertum, Ackerbürgerstädte; in: Jäschke/Schrenk 2002, 247–278.
- Jäschke, Kurt-Ulrich/Schrenk, Christhard: Ackerbürgertum und Stadtwirtschaft. Zu Regionen und Perioden landwirtschaftlich bestimmten Städtewesen im Mittelalter (Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Heilbronn 13). Heilbronn 2002.
- Kaufhold, Karl Heinrich: Preußische Staatswirtschaft. Konzept und Realität 1640–1806; in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 35, 1994, Heft 2, 33–70.
- Kleingärtner, Sunhild/Zeilingner, Gabriel (Hrsg.): Raumbildung durch Netzwerke? Der Ostseeraum zwischen Wikingerzeit und geschichtswissenschaftlicher Perspektive (Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters, Beiheft 23). Bonn 2012.
- Kliche, Walther: Die Schifffahrt auf der Ruhr und Lippe im achtzehnten Jahrhundert. Elberfeld 1904.

Kocka, Jürgen: Industrialisierung oder Kapitalismus. Alternative Zentralbegriffe; in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 61, 2020, Heft 2, 285–295.

Kriedte, Peter/Medick, Hans/Schlumbohm, Jürgen: Industrialisierung vor der Industrialisierung. Gewerbliche Warenproduktion auf dem Land in der Formationsperiode des Kapitalismus (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 53). Göttingen 1978.

Kriedte, Peter/Medick, Hans/Schlumbohm, Jürgen: Eine Forschungslandschaft in Bewegung. Die Proto-Industrialisierung am Ende des 20. Jahrhunderts; in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 39, 1998, Heft 2, 9–20.

Lang, Franziska: Archäologie; in: Günzel, Stephan (Hrsg.): Raumwissenschaften (Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft 1891). Frankfurt 2009, 30–45.

Lassotta, Arnold: Textililand an der Ruhr. Die Bekleidungsindustrie im Ruhrgebiet von Brügelmann zu Steilmann; in: Rasch, Manfred/Bleidick, Dietmar (Hrsg.): Technikgeschichte im Ruhrgebiet – Technikgeschichte für das Ruhrgebiet. Essen 2004, 847–872.

Lehmann, Herbert: Ruhrort im 18. Jahrhundert (Duisburger Forschungen, Beiheft 8). Duisburg 1966.

Medyńska-Gulij, Beata/Lorek, Dariusz/Hannemann, Nils/Cybulski, Paweł/Wielebski, Łukasz/Horbiński, Tymoteusz/Dickmann, Frank: Die kartographische Rekonstruktion der Landschaftsentwicklung des Oberschlesischen Industriegebiets (Polen) und des Ruhrgebiets (Deutschland); in: KN-Journal of Cartography and Geographic Information, Kartographische Nachrichten 69, 2019, 131–142 (<https://doi.org/10.1007/s42489-019-00018-y>; Aufruf am 20.7.2021).

Nippel, Wilfried (Hrsg.): Max Weber, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Wirtschaft und die gesellschaftlichen Ordnungen und Mächte. Nachlaß, 5: Die Stadt (Max Weber Gesamtausgabe I,22,5). Tübingen 1999.

Ogilvie, Sheilagh C./Cerman, Markus (Hrsg.) (1996a): European proto-industrialization. Oxford ²1996

Ogilvie, Sheilagh C./Cerman, Markus (1996b): The theories of protindustrialization; in: Ogilvie/Cerman 1996a 1–11.

Pfister, Ulrich: Proto-industrielles Wachstum, ein theoretisches Modell; in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 39, 1998, Heft 2, 21–48.

Platz, Kai Thomas: Nur eine Ackerbürgerstadt; in: Disparium 1, 2016, 135–150.

Platz, Maxi Maria: Vom Mythos der Ackerbürgerstädte zwischen Rhein und Ruhr; in: Disparium 2, 2017, 9–16.

Platz, Maxi Maria: Aspekte der Ruhrschifffahrt vom späten Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung; in: Disparium 3, 2018, 139–146.

Platz, Maxi Maria: Wie wir wurden, was wir sind. Aspekte der Protoindustrialisierung in Duisburg und im Ruhrgebiet; in: Disparium 4, 2019, 213–222.

Pollard, Sidney: Peaceful conquest. The industrialisation of Europe 1760–1970. Oxford 1981.

Reinicke, Christian: Nutzungsformen der Agrarwirtschaft in rheinischen Städten; in: Jäschke/Schrenk 2002, 125–156.

Reininghaus, Wilfried: Die vorindustrielle Wirtschaft in Westfalen. Ihre Geschichte vom Beginn des Mittelalters bis zum Ende des Alten Reiches (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Westfalen, N. F. 32). Münster 2018.

Schilp, Thomas: Städte zwischen Ruhr und Lippe im Kontext der Territorialisierung des 13. Jahrhunderts; in: AufRuhr 1225! Das Mittelalter an Rhein und Ruhr. Ausst.-Kat. Herne. Mainz 2010, 147–158.

Schlögel, Karl: Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik. ²Frankfurt 2006.

Schmidt, Klaus: Das Duisburger Textilgewerbe bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts (Duisburger Forschungen, Beiheft 5). Duisburg 1964.

Schmidt-Rutsch, Olaf: Die historische Entwicklung der Ruhrschifffahrt; in: Ohlig, Christoph (Hrsg.): Die Entwicklung der Wasserwirtschaft im Ruhrgebiet (Schriften der Wasserhistorischen Gesellschaft 18). Siegburg 2012, 47–62.

Schoppmeyer, Heinrich: Der Ruhr-Lippe-Raum zwischen 1300 und 1800; in: AufRuhr 1225! Das Mittelalter an Rhein und Ruhr. Ausst.-Kat. Herne. Mainz 2010, 59–76.

Spethmann, Hans: Der märkische Ruhrkohlenbergbau von 1539 bis 1662. Essen 1944.

St. Antony. Die Wiege der Ruhrindustrie. Ausst.-Kat. Münster 2008.

Terpoorten, Otto: Geschichte der Firma Arnold Böninger Duisburg von 1750–1928. Duisburg 1949.

Uhlig, Harald: Die Kulturlandschaft. Methoden der Forschung und das Beispiel Nordostengland (Kölner geographische Arbeiten 9/10). Köln 1956.

Weber, Max: Die nichtlegitime Herrschaft (Typologie der Städte); in: ders.: Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie. ⁵Neu Isenburg 2005, 923–940.

Wegener, Wolfgang: Das frühe Ruhrgebiet im 18. und in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts; in: Fehn 1998a, 31–50.

Abbildungsnachweis

Abbildung 1: Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Duisburg, Reg. Düsseldorf Wasserbau Plan-kammer Inv. Tit. C Pos. 1 Nr. 58,

Abbildung 2: Stadtarchiv Wesel, Signatur K 1008

Abbildung 3: Landesarchiv NRW, Abteilung Rheinland, RW Karten Nr. 3792/UeFMT

Abbildung 4: Aufnahme: Friedrich August Alexander Eversmann, 1798, Landesarchiv NRW, Duisburg (CXIII Nr. 21; IIIA Nr. 28 [Communal 5])

Abbildung 5: Landesarchiv NRW, Abteilung Rheinland, RW Karten Nr. 1598/ DinA0