



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

# **Universitätsbibliothek Paderborn**

## **Düsseldorf und seine Bauten**

**Architekten- und Ingenieur-Verein <Düsseldorf>**

**Düsseldorf, 1904**

2. Die Hafen- und Werftanlagen. Von G.Tharandt, Stadtbaumeister

[urn:nbn:de:hbz:466:1-51126](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-51126)

gegenüberliegenden Ufer die Ehinger Bucht (Abb. 717) zur Verlandung gebracht.

Noch jetzt andauernde Arbeiten erfordert die Strecke Wanheim-Duisburg (Abb. 719). Zwar durch Parallelwerke und Buhnensysteme in Verbindung mit Baggerungen wesentlich verbessert, wird sie doch dauernd von der Hochfelder Eisenbahnbrücke ungünstig beeinflusst, deren Strompfeilergründungen anderseits bis in die neueste Zeit umfangreiche Sicherungsmaßnahmen erheischen.

Durch die einheitliche und planmässige Durchführung der vorbeschriebenen Arbeiten, ermöglicht und in die Wege geleitet von der im Jahre 1851 eingesetzten Rheinstrombauverwaltung, ist die beschriebene Stromstrecke zu einer Schifffahrtsstrasse ausgestaltet worden, wie sie von gleicher Leistungsfähigkeit kaum bei einem Strome auf dem Kontinente wiedergefunden wird. Feste, die Bebauung ermöglichende und sichernde Ufer zwingen den Strom in sein, auch durch ein Hochwasser kaum verrückbares Bett. Während noch im Jahre 1839 auf dieser Strecke bei einem Wasserstande von + 1,50 am Pegel zu Cöln nur mit einer Fahrwassertiefe von 1,52 m gerechnet werden durfte, findet der Schiffer bei dem gleichen Wasserstande jetzt überall eine Fahrstrasse von 3 m Tiefe vor, die sich in beinahe gleicher Beschaffenheit bis nach Rotterdam hinzieht.



## 2. Die Hafen- und Werftanlagen.



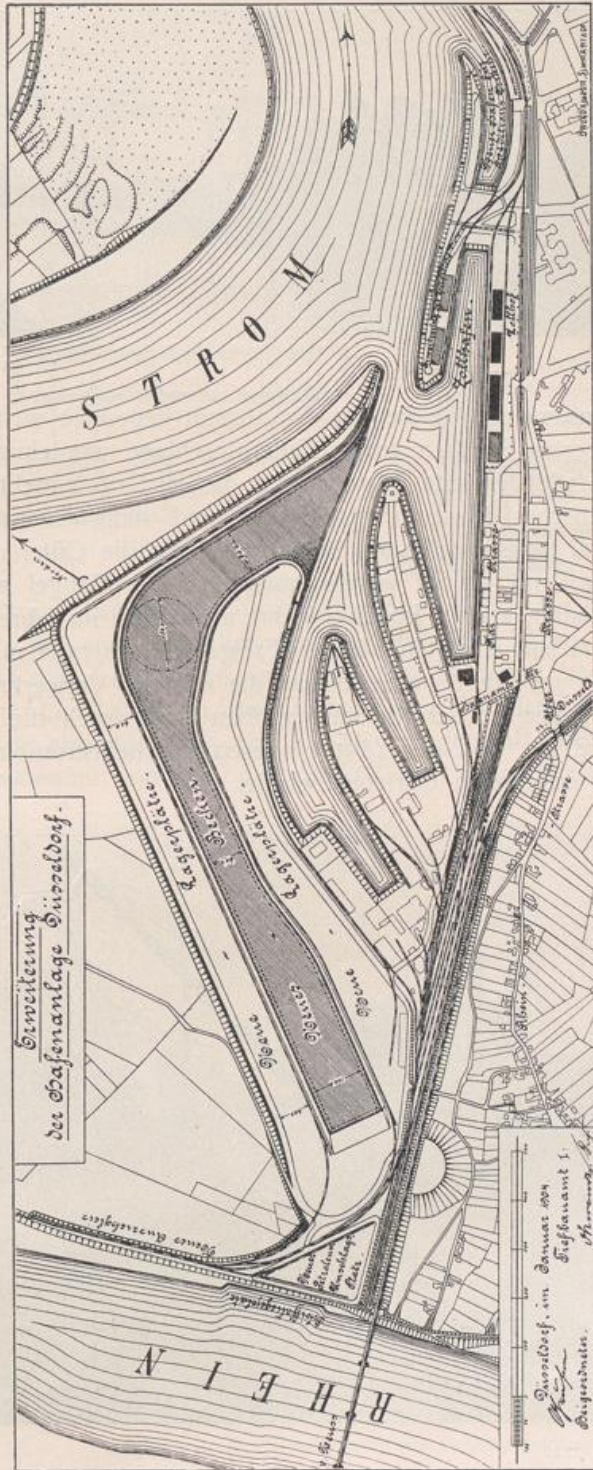
us dem schmucken großstädtischen Bilde, das Düsseldorf längs dem Rheinufer heute dem Beschauer darbietet, haben erst die Umwälzungen der neuesten Zeit jene letzten Wahrzeichen verdrängt, die noch an die durch Jahrhunderte hingegangene Entwicklung des Rheinschifffahrtsverkehrs gemahnten. Nur die Benennungen von Strassen der Altstadt erinnern noch daran, dass einstmals an der „Hafenstrasse“ und am „Rheinort“, wo noch vor 10 Jahren das älteste Lagerhaus in unscheinbaren Abmessungen mit seinen grauen Mauern und hohem Walmdache stand, der erste schutzbietende Ankerplatz lag.

Obwohl die Teilnahme „Düsseldorps“ an der Rheinschifffahrt schon für die Mitte des 13. Jahrhunderts urkundlich erwiesen ist, und trotzdem es an Bemühungen seitens der Bürger und ihrer bergischen Fürsten, den Werft- und Güterverkehr zu heben, nicht gefehlt hat, konnte dieser es bis in das 19. Jahrhundert hinein zu keiner Bedeutung bringen. Lasteten doch die Sonderrechte, die das benachbarte mächtige Cöln in dem sogenannten Stapelrechte besass, mittels dessen es alle zu Berg fahrenden Schiffe zwang, ihre Güter drei Tage lang zum Kaufe auszulegen, wie überhaupt die allorten erhobenen Zölle und Abgaben derart drückend und lähmend auf der



Schiffahrt, dass dagegen die Unzulänglichkeit der Fahrstrasse und die Fährnisse des bald träge über Sandbänke dahinfließenden, bald die Ufer ungezügelt überschreitenden Stroms kaum schwerer ins Gewicht fielen. Auch der napoleonischen Herrschaft gelang es trotz mancher Anläufe dazu nicht, in solche unglückliche Zustände gründliche Besserung zu bringen.

Napoleons Einsicht und Tatkraft verdankte Düsseldorf allerdings den um 1811 vollendeten Sicherheitshafen, der fast ein Jahrhundert hindurch den Schiffen Unterkunft gegen Hochwasser und Eistreiben gewährte. Sein Becken dehnte sich in 82 m Breite und 400 m Länge vor der heutigen Kunstakademie aus, da wo jetzt herrliche Anlagen die Umgebung der Brückenrampe zieren, nördlich begrenzt von dem Napoleonsberge, der mit den ausgehobenen Bodenmassen aufgeschüttet worden ist. — Dieser, einer starken Verschlickung unterworfenen, Sicherheitshafen konnte



Lageplan des Düsseldorfer Rheinhafens (schwarz schraffiert die geplante neueste Erweiterung).

Abb. 720.



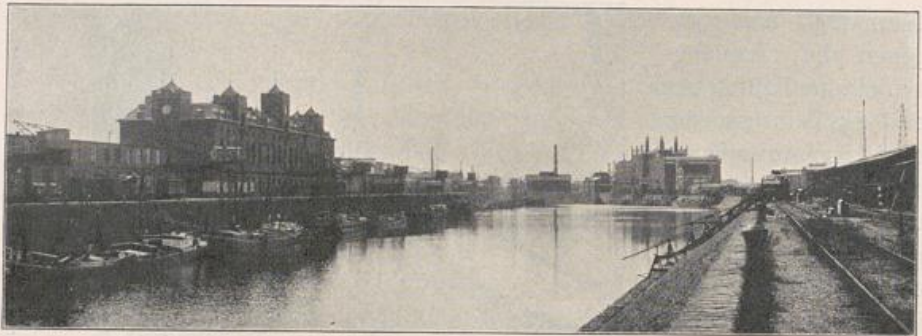


Abb. 721.

Der Zollhafen mit Zoll-Niederlage.

ebensowenig wie die vor der Altstadt liegenden wenn auch des öfteren verbesserten Staden einem Güterumschlage von einiger Bedeutung genügen. Das 1866 erbaute Lagerhaus, das jetzt nach mehrfacher Umwandlung als städtisches Museum historischer und naturwissenschaftlicher Sammlungen dient, lag so weit vom Strome ab, dass die Güter dahin eine weite Strecke über Land gerollt werden mussten. Die Mängel aller Art wurden um so fühlbarer, als die Rheinschiffahrt nach ihrer im Jahre 1868 unter preussischer Herrschaft erfolgten völligen Freigabe einen raschen Aufschwung nahm, der noch gefördert wurde durch die mit der Verwertung der Dampfkraft verbundenen Fortschritte im Schiffbau und durch die Verbesserung der Fahrinne, die von der 1851 eingesetzten Rheinstrombauverwaltung planmässig und erfolgreich betrieben wurde.

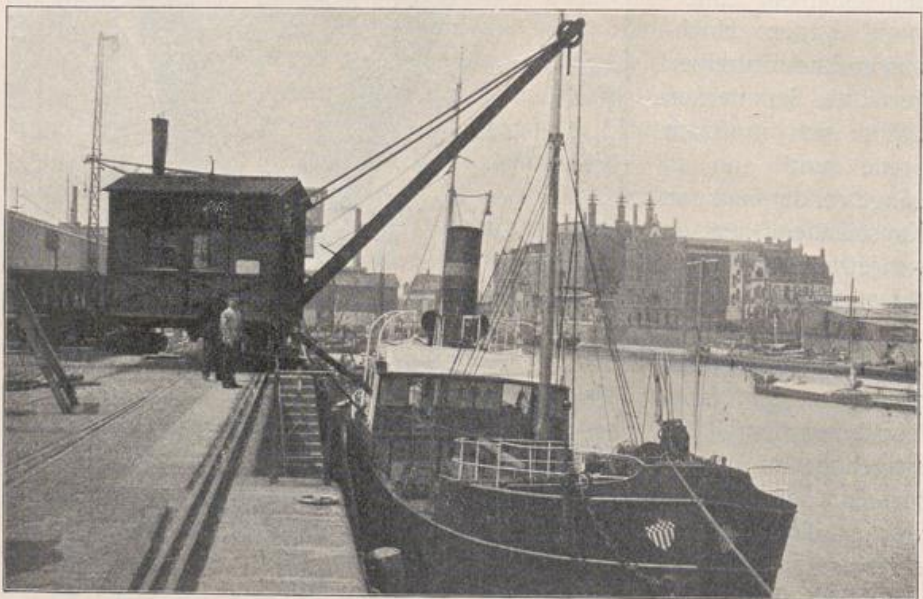


Abb. 722.

Der Handelshafen.



Düsseldorf kam den gesteigerten Anforderungen nicht ebenso schnell entgegen wie andere Rheinstädte. Denn, ohne dass man sich der Erkenntnis von der Notwendigkeit einer gründlichen Besserung der Werft- und Hafenverhältnisse verschlossen hätte, kamen die Meinungen, wie diese zu erzielen sei, nicht ins Klare. Pläne eines Nord- und Südhafens, eines Werftumbaus und gar der

schon im vorigen Abschnitte erwähnten Stromverlegung verzögerten die Entscheidung um Jahre. Als sie schliesslich ausgangs der 80er Jahre zugunsten des Hafens auf der Lausward im Süden der Stadt fiel, hatten die Unzuträglichkeiten und Gefährdungen des Schiffsverkehrs vor den Ufern der Stadt ihren Höhepunkt erreicht. Von einer 800 m langen mit Gleisen versehenen Uferstrecke waren nur 250 m für den unmittelbaren Güterumschlag

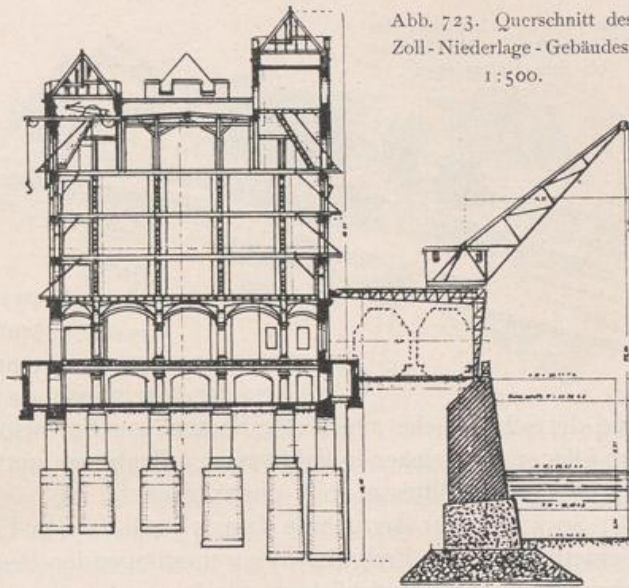


Abb. 723. Querschnitt des Zoll-Niederlage-Gebäudes.  
1:500.

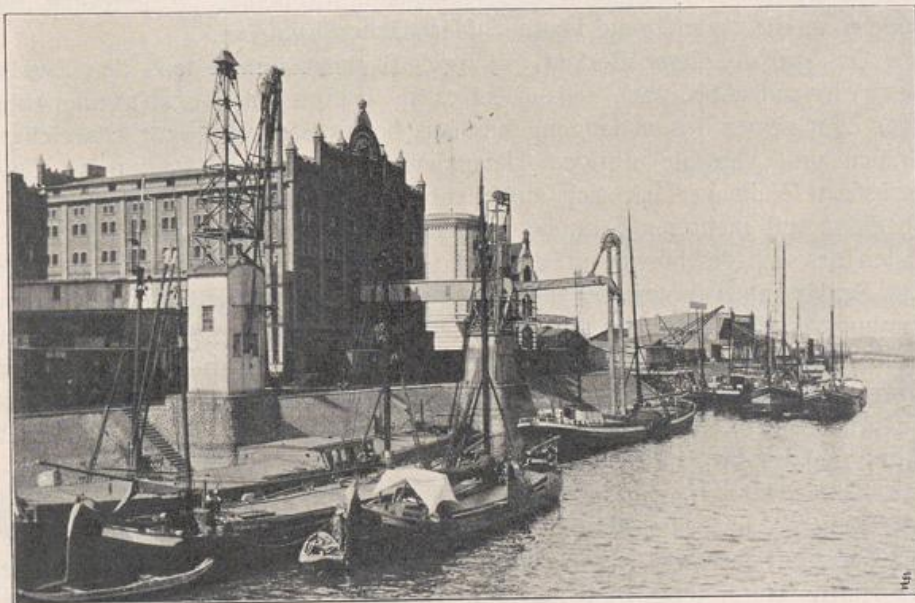


Abb. 724.

Der Handelshafen mit Getreidespeicher usw.



Abb. 725. Lageplan des Rheinwerfts von der Brücke bis zum Hafeneingang. 1:5000.



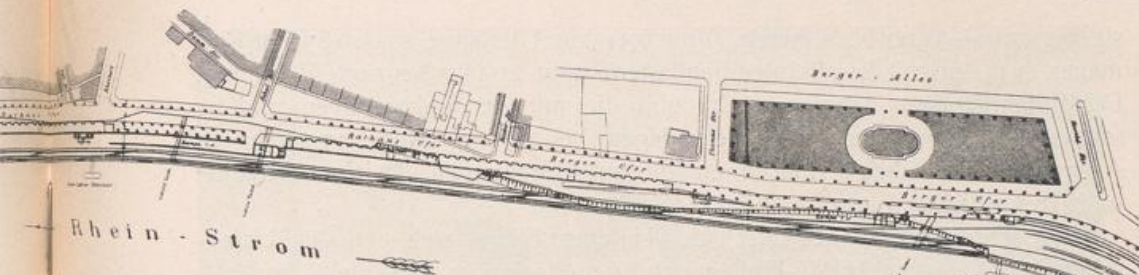
zwischen Schiff und Fuhrwerk geeignet. Oft sperrten, ausser den gedrängt nebeneinander gelegenen Landbrücken der regelmässig anlaufenden Dampferlinien und der Schiffbrücke, mehrfache Reihen von Frachtschiffen das schmale, dicht am Ufer sich hinziehende Fahrwasser. Bei Sturm und höheren Wasserständen waren die Verhältnisse noch unerträglicher.

So war es für das gerade damals nach rascher Entwicklung verlangende Gemeinwesen ein Ereignis von weitesttragender Bedeutung, als endlich im Jahre 1890 zur Verwirklichung des von dem Regierungsbaumeister Plock ursprünglich aufgestellten, von dem verstorbenen Stadtbaurat Frings wesentlich umgearbeiteten, Entwurfs für den Beckenhafen (B 6) geschritten wurde. Am 30. Mai des Jahres 1896 konnte das vollendete Werk feierlich dem Betriebe übergeben werden (Abb. 720).

Der Hafen besteht zurzeit aus vier Becken. Während das der Stadt zunächst gelegene und zurzeit noch dem Petroleumverkehre dienende kleinste Becken einen besonderen Zugang vom Strome hat, gliedern sich die andern an die 75 m breite Haupteinfahrt fächerförmig an.

Das grösste dieser Becken mit zwei Buchten nimmt teils den Zollverkehr auf (Abb. 721), teils dient es als freier Handelshafen (Abb. 722). An seiner 850 m langen, durchaus hochwasserfreien, mit zahlreichen Kränen und wie die übrigen Hafenufer mit doppeltem Bahngleise ausgerüsteten Kaimauer hat sich ausserhalb des Zollgitters hauptsächlich die Spedition mit mehreren Schuppen angesiedelt. Hier ragt neben drei Zolllhallen das sechsgeschossige städtische Niederlagegebäude auf, das auf 140 Senkbrunnen gegründet (Abb. 723) 9200 qm Lagerfläche mit einem Fassungsvermögen von rund 15000 t überdeckt. Weiter fallen in diesem Teile des Hafens das Fabrikgebäude der Küpperschen Mälzerei, der grosse Getreidespeicher nebst Elevator und das Verwaltungsgebäude der Niederrheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft (Abb. 724) in die Augen. Am Stirnufer des Handelshafens liegt die elektrische Kraftstation, die drei Dampfkessel, drei Dampfmaschinen mit je zwei Dynamos und eine Akkumulatorenbatterie zum Ausgleich der Belastungsunterschiede beherbergt. Von hier aus erhalten die 24 elektrischen Kräne des Hafens von 1,5 bis 25 t Tragfähigkeit ihren Strom durch meist blanke Leitungen, zum geringern Teile auch durch Kabel zugeführt, und werden





1800 Glüh- und über 150 Bogenlampen sowie die Motoren der Hafenzpächter gespeist.

Die beiden hinteren Hafenbecken und die sie trennenden, nicht hochwasserfrei gelegenen Molen gewähren hauptsächlich dem Holzhandel und der Holzbearbeitungsindustrie Unterkunft. Der vor dem Hafenschutzdeiche binnenseitig entlang laufende Uferstreifen von 20 m Breite endlich vermittelt den sofortigen Umschlag, namentlich der Massengüter, von Wasser zu Land. Die dort nachträglich ausgehobene Bucht dient 16 Personendampfern der Niederrheinischen Dampfschiffahrts-(Düsseldorfer)Gesellschaft als Winterlager.

Die Gesamtfläche der Hafenanlage umfasst 80 ha 50 ar, wovon 18,50 ha im früheren Stromgebiete liegen. Die Wasserfläche der vier Becken, bei deren Aushub von den zu Bodenschüttungen erforderlichen 1,94 Millionen cbm allein schon 1,63 Millionen cbm gewonnen wurden, beträgt 22,5 ha. Die Sohle liegt auf + 24,45 N.N., d. i. 2,0 m unter dem Nullpunkte des Düsseldorfer Pegels, sodass auch bei Niedrigwasser eine Wassertiefe von 2,5 m selbst beladenen Schiffen eine sichere Liegestatt gewährt. 19 ha Lagerplätze liegen, soweit sie wie der 1,8 ha grosse Zollhof hochwasserfrei sind, auf + 35,95 N.N., sonst gehen

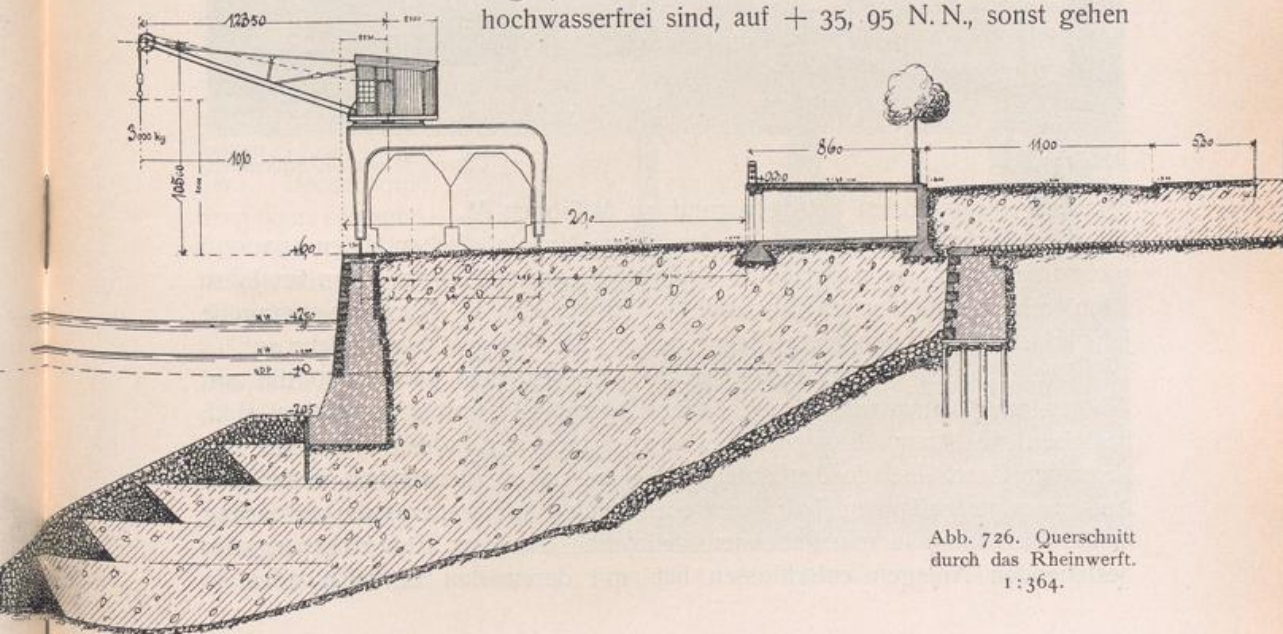


Abb. 726. Querschnitt durch das Rheinwerft.  
1:364.



sie bis auf + 34,00 N. N. herab. Von 6,31 km Uferlänge sind 0,85 km Kaimauer, 3,44 km mit Basaltsäulen gepflasterte, und 2,02 km begrünte Böschung. Die Zufahrtstrassen nehmen 5,4 ha und die mit vier Lokomotiven und 24 städtischen Wagen bedienten Gleisanlagen bei 32 km Länge 17,25 ha in Anspruch. Die übrige Fläche entfällt auf Böschungen, Deiche, Gebäude und Trennstücke.

Die Entwässerung des durch den Hammer Flügeldeich und den Hafenschutzdeich gegen H. W.-Flut geschützten Geländes geschieht im allgemeinen oberirdisch, nur die Flächen hinter der Kaimauer sind an das städtische Kanalnetz angeschlossen. Eine Wasserleitung mit Hydranten und Ventilbrunnen vervollständigt die den neuzeitlichen Bedürfnissen in jeder Weise gerecht werdende Ausstattung des Hafens.



Abb. 727.

Unteres Werft am Schlossufer.

Die Gesamtkosten betragen rund 10 Millionen M.

Der jährliche Gesamtverkehr, der in dem Napoleonischen Hafen 150 000 t nicht überschritt, wuchs nach Eröffnung des neuen Hafens schon im Jahre 1896, also in dem ersten Betriebsjahre, auf 398 000 t. Das letztvergangene Jahr weist mit 835 000 t ein Mehr von 174 000 t gegen das Vorjahr auf.

Diese Zahlen neben der Tatsache, dass seit dem Jahre 1900 die mit Wasser- und Bahnanschluss versehenen Lagerplätze sämtlich verpachtet sind, beweisen nicht nur, dass trotz des Niedergangs der Industrie und der allgemeinen Geschäftsfläue der letzten Jahre das junge Unternehmen in stetigem Aufschwunge gestanden hat; sie geben auch ohne weiteres die Erklärung dafür, dass man an massgebender Stelle sich zu einer Erweiterung der bestehenden Anlagen entschlossen hat, mit deren Bau tunlichst noch in



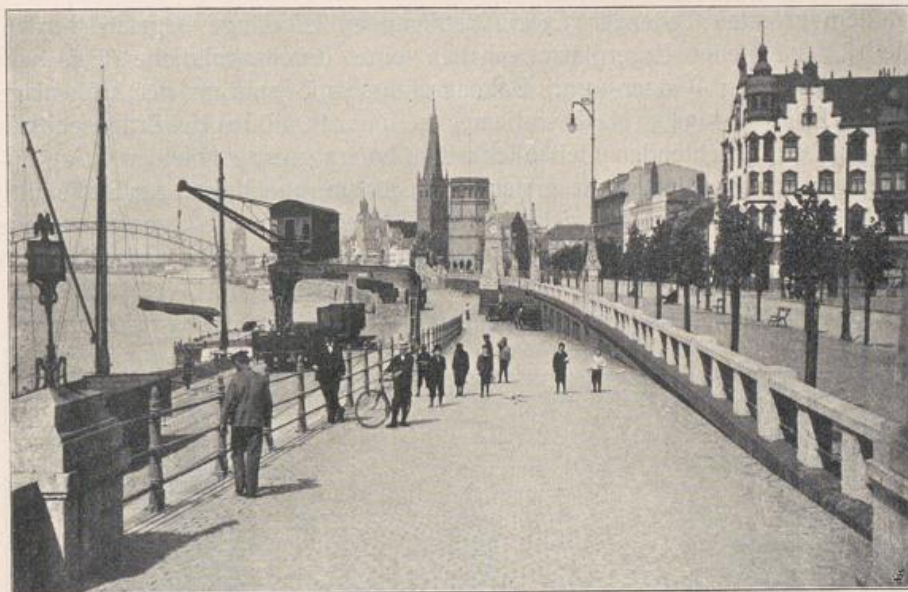


Abb. 728.

Rampe am Rathausufer.

diesem Jahre begonnen werden wird. — Die 90 m breite Einfahrt des neu zu schaffenden Beckens wird sich stromaufwärts nahe hinter der des bestehenden Hafens öffnen. Das Becken wird einschliesslich der Einfahrt rund 1600 m lang, wovon 1000 m jenseits des geräumigen Schiffswendeplatzes in einer Geraden liegen. Die Breite der Beckensohle wird 60 m betragen, sich aber schliesslich im Interesse des Flossholzverkehrs auf 100 m erweitern. Die so zu schaffende Wasserfläche ist 17,5 ha gross. Die Wassertiefe soll die gleiche wie im vorhandenen Hafen sein und die Böschungen

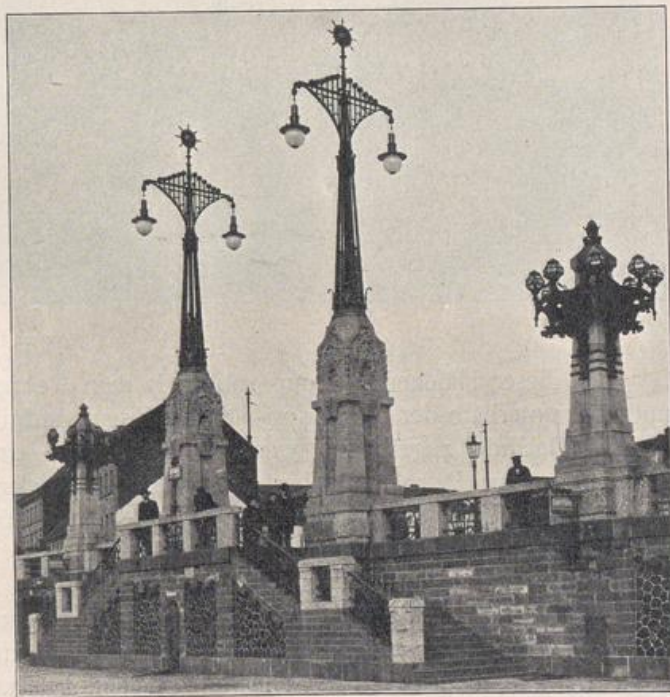


Abb. 729.

Treppe zwischen oberer und unterer Strasse.



auf dem grössten Teile der 3,3 km betragenden Uferlänge begrünt werden. Die 18,7 ha neuer Lagerplätze erhalten eine durchschnittliche Tiefe von 60 m, durchweg Wasser- und Bahnanschluss und sind in der Höhenlage (+ 8,05 D. P. = + 34,50 N. N.) so bemessen, dass die Böden des Erdgeschosses der dort zu errichtenden Gebäulichkeiten hochwasserfrei bleiben. An Zufahrwegen für Landfuhrwerke erstehen 41 000 qm, an Gleisen zur Bedienung der Ufer 10 km. Eine Vermehrung der Betriebsmittel ist vorgesehen, wie auch allen sonstigen Bedürfnissen des Betriebs und Verkehrs in weitgehendem Maße genügt wird.

Die diesem neuen Becken zugehörige Grundfläche umfasst 56,8 ha.



Abb. 730.

Ausbau der oberen Strasse.

Bei dieser Hafenerweiterung soll auch dem Petroleumverkehre unmittelbar unterhalb der Düsseldorf-Neusser Eisenbahnbrücke ein neues 2,52 ha grosses Gelände zugewiesen werden. Dort wird ein Ufer einschnitt hergestellt, der zwei Petroleumtankschiffen Liegeplatz bietet. Ausschliesslich den Zwecken des Umschlags werden 1,1 km Gleis und 5600 qm Strassenfläche dienen und 1,46 ha Pachtgelände erübrigt werden. Die gesamte Hafenanlage umfasst hiernach eine Fläche von 59,32 ha.

Das frei werdende Becken des jetzigen Petroleumhafens soll für den hier in besonders günstiger Lage zur Stadt unterzubringenden Speditionsverkehr umgebaut werden. Hierzu wird der Ausbau mit Kaimauern nötig, der sich auch auf die hafenseitige Böschung der zwischen Zoll- und



Petroleumhafen und Strom liegenden Zunge erstrecken wird. Auf deren Werftfläche werden zwei neue dreigeschossige Zollrevisionshallen errichtet. Schliesslich soll dem stark fühlbar gewordenen Mangel an Lageräumen für Zollgüter durch den Bau eines zweiten Niederlagegebäudes neben dem bestehenden abgeholfen werden.

Für alle genannten Neu- und Umbauten ist die Summe von 6 $\frac{1}{2}$  Millionen Mark ausgeworfen.

Wenn es also bald dahin kommen wird, dass die heute bestehende und bisher als der „Neue Hafen“ bezeichnete Anlage diese Benennung wird abtreten müssen, so wird doch nie vergessen werden dürfen, dass ihre Schöpfung den Beginn einer Periode regster Bautätigkeit zum Vorteile des Handels und Verkehrs bezeichnete und mit ihrer Eröffnung der eigentliche



Abb. 731.

Hafenvogt-Häuschen am Bergerufer von der oberen Strasse aus.

Aufschwung Düsseldorfs als Hafenstadt und Handelsstadt überhaupt einsetzte. Erst als mit der jetzigen Hafenanlage ein Ersatz für die zu beseitigenden alten Anlagen längs der Stadt geschaffen war, konnte weiter auch an den Ausbau des Stromufers, insbesondere des die ganze Stadtfront begleitenden Rheinwerfts gedacht werden, womit die von der Rheinischen Bahngesellschaft durch Erbauung der festen Rheinbrücke hervorgerufenen Umwälzungen Hand in Hand gingen.

Der am linken Ufer unmittelbar am Strome belegene Teil Oberkassels mit dem Staatsbahnhof fiel zuerst den Abgrabungen zum Opfer, die in den Jahren 1896 bis 1899 zwecks einer einheitlichen Regelung des Hochwasserbetts vorgenommen wurden. Gleichzeitig schüttete man auf dem rechten Ufer den alten Sicherheitshafen zu und schob auf 500 m Länge vom



Kohlentore abwärts das Ufer durchschnittlich um 30 m gegen die Korrekionslinie vor. An der gepflasterten Böschung dieser Uferstrecke erstanden die Güterhallen der Düsseldorfer und der Niederländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften. Die ehemalige Schiffbrücke ging mit der Eröffnung der festen Rheinbrücke ein.

Nachdem weiter durch Freilegungen an der Krämerstrasse und am Burgplatze alle Vorbereitungen dazu getroffen waren, konnte im Frühjahr 1899 von der Lambertuskirche stromaufwärts mit dem eigentlichen Bau des Rheinwerfts begonnen werden. Ohne wesentliche Unterbrechungen und Unfälle, unterstützt durch günstige Wasserstands- und Witterungsverhältnisse, nahm die Verschiebung der Uferlinie ihren Fortgang und bereits am 8. März 1902 konnte am Pegelhause vor dem Zolltore die Schlußsteinlegung zu dem nunmehr vom Petroleumhafen bis zur Golzheimer Insel als ein ununterbrochener Uferzug sich darstellenden Werke stattfinden.

Der Übersichtsplan (Abb. 725) und der Querschnitt (Abb. 726) lassen Ausdehnung und Einrichtung des Werfts in seiner jetzigen Gestalt im wesentlichen erkennen. Die neue 854,5 m lange untere Mauer ist unter Verbauung der bis 19 m unter M. W. reichenden Tiefen mit dem erheblichen Kostenaufwande von 3500 M für einen lfd. Meter errichtet. Sie ist bis zu 37 m vor die ehemalige winkelige Ufergrenze in die Korrekionslinie geschoben, wodurch eine Fläche von 1,84 ha dem Wasser abgewonnen wurde. Die Breite des unteren auf + 6,00 D. P. liegenden, mit Kran- und doppeltem Eisenbahngleise versehenen gepflasterten Werfts beträgt 20,0 m (Abb. 727). Mehrere bequeme, 1:35 fallende Fahrrampen verbinden den Ladekai mit der oberen Prunkstrasse und zahlreiche Treppen kürzen die Wege zwischen beiden (Abb. 728 und 729). Unter dem rheinseitigen



Abb. 732. Hafenvogt-Häuschen vom unteren Werft aus.

Gehwege des Hochufers liegen auf 450 m Länge 8,0 m tiefe überwölbte Lager- und Geschäftsräume. Die obere Strasse hat eine Breite von 24,9 m, wovon 11,0 m auf die mit Strassenbahngleisen ausgerüstete Fahrbahn, 8,6 und 5,3 m auf die baumbepflanzten Gehwege entfallen.

Das ganze Werft ist mit allen Versorgungsnetzen ausgiebig versehen und mit elektrischer und Gasbeleuchtung ausgestattet. Eine vornehme, in Granit und Sandstein ausgeführte Brüstung gibt dem gediegenen Werke einen passenden Abschluss. — An den Rampenköpfen und vor den ein-



mündenden Querstrassen sind architektonisch hervorgehobene, mit Bänken, Austritten und Balkonen versehene Ruheplätze (Abb. 730) angeordnet, von denen aus sich das geschäftige Leben und Treiben am Werft und das ewig wechselnde Bild des breiten Stroms überschauen lässt. Andere schön stilisierte Aufbauten dienen der Unterbringung von Trinkhallen und Wirtschaftsbetrieben. Besonders treten das Hafenvogt- (Abbild. 731 und 732) und das Pegelhäuschen mit Zeit- und Wasserstandsmesser (Abb. 733) in die Erscheinung, sowie das „Düsselschlösschen“ mit Leuchtfeuer auf den Zinnen des Turms (Abb. 399, 400, 401 und 402). Zahlreiche, mit schöner Schmiedearbeit gezielte Flaggen- und Beleuchtungsmaste und Obelisken begleiten in langer Reihe die ganze Stadtfront.



Abb. 733. Uhr und Wasserstandsmesser am Rathausufer.

Das bedeutende Werk, das die Stadt vor allen Angriffen des Stroms und vor jeglicher Hochwassergefahr hoffentlich für alle Zeiten schützt, und für das insgesamt die Summe von  $4\frac{1}{2}$  Millionen M aufgewendet wurde, fand seinen vorläufigen Abschluss im Norden stromabwärts von der Rheinbrücke mit der gleichzeitig vorgenommenen Aufhöhung der Golzheimer Insel auf + 9,0 D. P.

Dort über den sumpfigen, zur Aufnahme des Mulls und aller Abfallstoffe gerade schlecht genug gewesenen Wasserlöchern, Resten eines alten Rheinarms, wo 1902 das Märchenbild der unvergesslich schönen und grössten Industrie-, Gewerbe- und Kunstausstellung Deutschlands zu sehen war und heute die Internationale Kunst- und die Gartenbau-Ausstellung blüht, wird in Zukunft der mit den glücklichen Erfolgen dieser hervorragenden Unternehmungen aufs engste verknüpfte Kaiser-Wilhelm-Park erwachsen.

Wird hier erst die bereits geplante weitere Berichtigung des Stroms und die fernere Anhöhung des landeinwärts der Bebauung zu erschliessenden Geländes erfolgt sein, schliesslich auch eine fortlaufende Häuserreihe der Hochuferstrasse einen der bevorzugten Lage würdigen, architektonisch wirkamen Hintergrund geben, dann wird Düsseldorf auch dem Rheine entlang eins der herrlichsten Städtebilder entrollen in einer fast einen Halbkreis bildenden Rundung von mehreren Kilometern Länge, geschmückt durch Natur und Kunst und von Handel und Wandel belebt.



## Schlufstein - Urkunde.

**R**ichtige Erkenntnis und Würdigung der Bedeutung des Rheinstromes für Handel und Industrie schuf vor wenigen Jahren den städtischen Hafen. Demselben Boden entsproß das heute vollendete Werk. Weniger als drei Jahre genügten, um dem Strom trotz der gewaltigen Wassertiefen einen Teil seines alten Bettes abzuräumen, das gewonnene Land den Interessen der Schifffahrt nutzbar zu machen und eine Uferstraße zu schaffen, die den Wellen ein steinernes Halt wird bieten, wenn in Zukunft des Rheines Hochfluten die Stadt bedrohen.

**U**nd wenn heute der Bürger stolzen Blickes des veränderten Rheinbildes sich freut, dann möge er gerne und dankbar anerkennen, was eine weitblickende Gemeindevertretung und Verwaltung schuf, und mit uns seine Wünsche dahin vereinen, daß unter Gottes gnädigem Schutze der Bau der Stadt zu Nutz und Zier, den Mitwirkenden zur Ehr, Jahrhunderte überdauern und alle Wünsche erfüllen möge, die den Grundstein zum Werke legten.

Düsseldorf, am achten März des Jahres Eintausendneuhundertundzwei, im vierzehnten Jahre der segensreichen Regierung des Kaisers und Königs Wilhelm des II., wenige Wochen vor Eröffnung der großen Düsseldorfer Industrie-, Gewerbe- und Kunstausstellung.

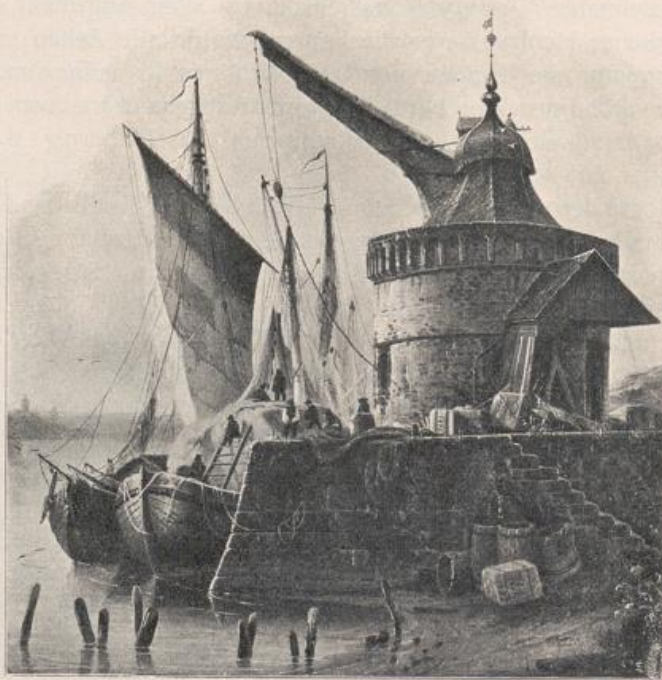


Abb. 734. Alter Werftkran (nach einem Ölgemälde im histor. Museum).