

# Rapport de stage

## Job d'été dans la ville partenaire – Schiffmuseum de Düsseldorf Musée de la marine de Düsseldorf (Schiffmuseum)

Juillet 2015

Claire-Lise SPEISSER  
40 rue Bayard App 321 Bat B, 31000 Toulouse, FRANCE

TELEPHONE  
(+33) 6 88 53 68 89

ADRESSE MAIL  
Clairelise.speisser@gmail.com

## Introduction

---

C'est grâce à la ville de Toulouse que j'ai pu faire un stage au musée de la marine à Düsseldorf. C'est le site d'information de mon école qui a transmis l'offre de la mairie, qui proposait à quelques étudiants d'effectuer un stage d'un mois pendant les vacances d'été dans l'une de leurs villes partenaires. J'ai donc, pour tenter ma chance sans réellement y croire, envoyer un mail avec mon CV au service de la mairie concerné. Puis quelques mois plus tard, la personne en charge de ce programme m'informe de ma pré-sélection. Nous devions alors envoyer notre CV au musée qui nous intéressait. Si j'ai choisi d'envoyer ma candidature au musée de la marine de Düsseldorf, c'est parce qu'il me semblait intéressant de découvrir quelque chose que je n'avais encore jamais étudié, que je ne connaissais pas du tout : la navigation fluviale. De plus, le musée portait beaucoup sur le Rhin, fleuve que je connaissais déjà car j'ai longtemps habité Strasbourg. J'ai par ailleurs appris en regardant le site internet du SchiffahrtMuseum que le musée venait de rouvrir ce qui me paraissait être encore plus intéressant. Je pourrais contribuer à la mise en route d'un musée, découvrir les nouvelles collections exposées et surtout et m'intégrer plus facilement à la vie d'un musée tout juste rénovés.

Ce stage était l'occasion pour moi de pratiquer la langue allemande que je n'avais malheureusement plus véritablement parlé depuis la fin de ma terminale. J'espérais aussi y trouver une première expérience professionnelle, quelque chose de concret qui pourrait me donner un première idée du monde professionnel.

## Job/stage

---

Lors de mon arrivée au musée, mon choix fut récompensé. La nouvelle collection du musée mêlait pédagogie et nouvelle technologie. Les installations du musée, comme des maquettes interactives, des écrans tactiles ou des simulateurs de navigation, rendent le musée très vivant et intéressant. Tout y très bien expliqué, ce qui m'a permis de comprendre chaque thème abordé par le musée.

L'équipe du musée était elle aussi très accueillante et semblait heureuse de m'avoir parmi elle. Mes principaux collaborateurs furent les employés sous contrat de la direction du musée. Mme. Stursberg, chercheuse en histoire, a été la personne qui s'est « occupé » de moi. La directrice, le docteur en histoire Fimpeler, a elle aussi été très accueillante. Puis, j'ai assisté à plusieurs visites en compagnies de guides du musée.

Les tâches qui m'ont été confiées pendant mon stage furent variées et très intéressantes. La principale fut de traduire le guide du musée en français. En effet, le musée n'ayant rouvert que depuis un mois et leur budget étant limité, la direction du musée n'avait pu faire traduire le guide qu'en anglais et un employé l'avait traduit en russe. Mais j'ai aussi pu accompagner les chercheurs du bureau lors des nombreux événements organisés par ou pour le musée. C'est ainsi que j'ai visité à bord d'un bateau de croisière fluviale les ports de Neuss et de Düsseldorf pendant que Mme. Stursberg tenait une conférence. J'ai également assisté à de nombreuses visites du musée, ce qui m'a permis d'apprendre beaucoup de choses sur le Rhin et la navigation fluviale, mais également sur la façon de se tenir et de s'exprimer face à des inconnus. Les visites spéciales organisées pour les enfants les jeudis soirs à la tombée de la nuit étaient aussi très intéressantes à observer car très différentes des visites « classiques ». J'ai également réalisé une revue de presse sur la réouverture du musée pour la réunion des amis du musée (cercle de donateurs qui ont donné plus de 100 000€ au musée).

Je m'inquiétais beaucoup de n'avoir rien à faire pendant ce mois au musée, ou d'avoir à accomplir les tâches normalement confiées à un stagiaire (café, aller à la poste, banque, etc.). Mais les employés du bureau m'ont fait assez vite confiance en me confiant des tâches importantes, ce qui m'a rassuré et je me suis sentie très valorisée puisqu'ils me trouvaient assez sérieuse et compétente pour accomplir un « vrai » travail. Mon job a alors dépassé mes espérances ! Je ne pensais pas pouvoir m'intégrer aussi vite au sein d'une équipe de travail se connaissant de longue date.

La traduction du guide du musée m'a particulièrement occupé, mais j'étais heureuse et fière que la directrice du musée m'ait confié cette tâche. Ceci témoignait de la confiance qu'elle me faisait. Cependant, c'est la revue de presse qui m'a le plus plu. J'ai adoré lire tous les jours les journaux régionaux dans l'espoir de trouver un article portant sur le musée. Cette activité était ma préférée de la journée, et je n'y manquais jamais ! D'autant plus que la revue de presse n'était pas aussi compliqué à réaliser que la traduction du guide. En effet, le vocabulaire de la navigation fluviale m'était totalement inconnu tant en allemand qu'en français. J'ai donc du passer beaucoup de temps au musée pour observer et comprendre le sujet avant de m'attaquer sérieusement à la traduction. J'ai ainsi pu découvrir les aléas du métier de traducteur ! Car la façon dont sont exprimées les idées dans ces deux langues est très différente. Mais hormis ces problèmes liés à la traduction en elle-même, je n'ai pas été confrontée à de réelles difficultés.

## Apprentissage interculturel

---

J'ai eu la chance d'avoir été très bien accueillie aussi bien au musée qu'à l'endroit où je logeais. Je louais une chambre dans un immeuble « alternatif » qui rassemblait des retraités. Ils avaient choisi de vivre « ensemble », dans une même copropriété, afin de pouvoir s'occuper de ceux qui tomberaient malade tout en pouvant compter sur le soutien des autres locataires en cas de coup dur. La dame qui me logeait était très agréable, elle et son amie ont tout fait pour venir en aide lorsque j'en ai eu besoin. Elles m'ont aussi présenté aux autres locataires de l'immeuble – qui sont tous venus me saluer et discuter avec moi de temps en temps- et m'ont emmené en excursions dans les alentours. Je n'aurais pas pu rêver mieux !

Les employés du bureau du musée ont eux aussi été très gentils dès mon arrivée. Mme. Stursberg m'a expliqué comment me rendre au musée en partant de l'endroit où je logeais et m'a fait visiter le musée dès mon premier jour. Elle m'a expliqué comment celui-ci fonctionnait et m'a présenté aux autres employés. L'une des guides du musée m'a alors proposé de me faire visiter la ville, ce qui m'a agréablement surpris. Je me suis très bien entendu avec elle et j'ai gardé contact avec cette jeune fille. La directrice aussi a été très gentille avec moi, elle m'emmenait presque partout avec elle et m'a fait découvrir d'autres parties de la ville.

J'aimerais beaucoup garder contact avec Mme. Stursberg et Dr. Fimpeler, ainsi qu'avec les dames qui m'ont logé, mais je ne pense pas que j'y parviendrais. Je ne saurais quoi leur dire et ne voudrais pas les déranger ! Je leur ai en tout cas envoyé à toutes des lettres de remerciements pour l'expérience qu'elles m'ont permis de vivre à Düsseldorf.

Pour ce qui est de l'apprentissage interculturel, le choc avec la culture n'a pas été très violent puisque ce stage n'était pas mon premier long séjour en Allemagne. J'ai cependant pu remarquer quelques différences avec la France. Dans le domaine professionnel, la précarité de l'emploi m'a particulièrement marqué. La plupart des employés du musée (ceux qui ne sont pas chercheurs et qui n'ont donc pas de postes au « bureau », soit à la direction) n'ont pas de contrats comparables aux CDI français. Ils travaillent en fonction des besoins du musée, soit très aléatoirement. Hannah, une des guides avec qui j'ai pu discuter, m'a confié vouloir changer de métier afin de fonder une famille, car son emploi actuel est trop instable pour le lui permettre. De même, Mme. Stursberg, la chercheuse en histoire qui s'est le plus occupé de moi, a elle même failli perdre son poste car la mairie souhaitait le supprimer. Par ailleurs, le musée n'a qu'un

budget de 50.000€ pour payer les salaires des employés, c'est pourquoi les membres de la direction assure le plus de visites possibles afin de réduire les coûts et les salaires des guides, ce qui réduit encore un peu plus les revenus de ceux-ci qui doivent déjà cumuler plusieurs emplois dans plusieurs musées des environs. J'ai également remarqué une différence dans la durée du temps de travail, car les contrats allemands sont de 39 heures, voire 41 heures. Dans mon entourage familial, entrepreneurs, commerçants et professions libérales, on a beaucoup critiqué la réforme des 35 heures, pour autant, je ne pense pas qu'un employé qui doit effectuer 39 heures – dans la direction du musée en tout cas – soit plus productif que s'il se devait de faire 35 heures toutes les semaines. Dans l'ensemble, le seul véritable « choc » culturel qui m'a frappé est la pression qui semble s'exercer sur les employés que j'ai pu côtoyer de perdre leur place.

Cette expérience m'a conforté dans l'idée que je devais faire une partie de mes études ou du moins des stages en Allemagne afin de m'assurer un possible avenir professionnel dans ce pays dont je maîtrise à peu près correctement la langue et les coutumes. De plus, la directrice du musée m'a écrit une lettre de « recommandation » qui m'aidera certainement à obtenir des futurs stages en Allemagne.

## Compréhension linguistique / le rôle de la langue

---

Mes connaissances linguistiques m'ont permis de m'adapter plus vite dans le musée, car le souci de la langue se posait peu. De plus, mes collègues étaient d'une grande bienveillance et veillait au début de mon séjour à parler distinctement en évitant le patois local.

Ce stage m'a cependant permis de récupérer en grande partie mon niveau d'allemand qui avait baissé au cours de ma première année à Sciences Po. Toulouse. J'ai en effet suivi un cursus Abibac au lycée, où l'allemand occupait au minimum 10 heures de mon emploi du temps, or pendant ma première année dans l'enseignement supérieur, l'allemand ne représentait plus qu'une heure et demi et le niveau n'était pas vraiment élevé. J'ai aussi appris beaucoup de nouveau vocabulaire tant technique (autour de la navigation fluviale) qu'usuel. Ce séjour en Allemagne m'a fait beaucoup de bien, car j'ai pu constater que mon niveau d'allemand revenait assez vite malgré l'absence de pratique. Car en quittant le lycée je redoutais beaucoup la perte de mon niveau d'allemand pour lequel j'avais pendant si longtemps beaucoup travaillé.

Je souhaite à présent maintenir mon niveau en continuant à regarder la télévision et à lire en allemand. Mais par la suite, je voudrais cependant continuer à progresser pendant un futur stage de 6 mois que je souhaiterais faire d'ici deux ans.

## Publications

---

Aucun article n'est paru sur mon séjour, cependant un photographe de la NRW-Stiftung est venu photographier le musée pour le magazine de la fondation. Il m'a donc demandé de poser afin que le musée n'ait pas l'air trop vide.

Le guide que j'ai traduit sera bientôt édité, pour l'instant je peux vous joindre la version informatique de mon travail.

## Vos projets à venir

---

Dans mon cursus universitaire, la 3<sup>e</sup> année d'étude est consacré à la mobilité. Tous les étudiants doivent effectuer deux semestres académiques dans une université partenaire ou des semestres professionnels (soit des stages) à l'étranger.

J'envisage donc de faire un semestre de stage à Berlin, si possible à l'ambassade de France ou bien dans une autre institution. Au cas où mon projet n'aboutirait pas, j'envisage d'envoyer une candidature auprès des institutions européennes, dont celle de la BCE à Francfort. Dans tous les cas, je veux faire au moins un semestre en Allemagne.

Je ne pourrais pas procéder de la même façon, car dans mon cas, le stage que j'ai pu faire m'a été proposé par la mairie de Toulouse. Or, le genre de stage que je voudrais ne peut être proposé dans ce cadre.

Je pense donc passer par la voie « classique » en envoyant des CV et des lettres de motivation aux différentes institutions ou entreprises. Mais je pense que je ferais à nouveau appel à l'aide que l'OFAJ peut apporter avec les bourses de stage qui sont proposées aux étudiants !

## Pièces jointes

---

- Traduction du guide du muse
- Attestation de stage
- Bon
- RIB

*Anmerkungen :*

*Was in deutsch in Klammern steht ist nur da um Ihnen zu helfen.*

## **GUIDE**

POUR LES VISITEURS DU SCHIFFFAHRTMUSEUM

**SchiffahrtMuseum**

Landeshauptstadt Düsseldorf

Très chers hôtes du SchiffahrtMuseum,

Vous êtes invités à découvrir les divers aspects du Rhin - de ses conditions écologiques aux croisières luxueuses qu'il hébergea.

Ce guide vous présente les thèmes abordés par le SchiffahrtMuseum dans la Schlossturm et vous accompagnera tout au long de votre visite. Celle-ci commence au 1<sup>er</sup> sous-sol et s'achève sur la vue superbe qu'offre la « Laterne » (au 4<sup>e</sup> étage).

Je vous souhaite une agréable visite,

Annette Fimpeler.

## Vue d'ensemble

### 4<sup>ème</sup> étage (4<sup>e</sup> E)

« Laterne », café du musée

### 3<sup>ème</sup> étage (3<sup>e</sup> E)

« Exaltante voie fluviale»

Galerie

« Traversées»

### 2<sup>ème</sup> étage (2<sup>e</sup> E)

« Un développement sans limites »

Galerie

« Port, plaque tournante »

### 1<sup>er</sup> étage (1<sup>er</sup> E)

« Histoire moderne »

### 1<sup>er</sup> sous-sol (1<sup>er</sup> SS)

« L'artère de l'Europe »

### 2<sup>ème</sup> sous-sol (2<sup>e</sup> SS)

« Forces puissantes »

2<sup>nd</sup> sous-sol (2. UG)  
« Forces puissantes»

## ENERGIE HYDRAULIQUE (WASSERKRAFT)

Un fleuve façonne les paysages environnants selon un processus permanent.

La force de l'eau est en outre reconnaissable aux méandres.

Un fleuve de plaine – comme le Rhin inférieur à partir de Cologne – présente une pente douce et un sous-sol homogène. Ce faisant, la force centrifuge exerce une pression sur la partie extérieure de la courbe, permettant ainsi au fleuve de se déplacer en formant des arcs contre les berges. Le courant façonne une berge plate, la rive convexe, et une autre abrupte (car érodée par la vitesse plus élevée du courant), la rive concave.

C'est la raison pour laquelle le lit du Rhin inférieur se déplace d'environ 10 mètres chaque année.

Les habitants du Rhin utilisent cette force. On sait que des moulins flottants existent depuis l'Antiquité et qu'ils sont utilisés sur le Rhin à partir du Moyen Âge. Le broyeur et le logement du meunier étaient installés sur des larges barques. Les moulins flottants étaient ensuite ancrés autant que possible dans le courant. Des illustrations du 16<sup>e</sup> siècle montrent des rangées de moulins flottants ancrés devant de grandes villes comme Cologne.

## GENIE HYDRAULIQUE SUR LE RHIN (RHEIN-WASSERBAU)

Les habitants du Rhin s'appliquent depuis des siècles à contenir, grâce à des digues, les inondations et à maintenir le niveau d'eau nécessaire pour permettre aux bateaux de circuler sur le fleuve lorsque celui-ci est bas.

Mais ce n'est qu'avec les avancées techniques du 19<sup>e</sup> siècle que les premiers ouvrages hydrauliques étendus et efficaces purent être construits. Les bateaux à vapeur nécessitaient un chenal constant pour leur navigation, c'est pourquoi une administration de l'ingénierie hydraulique, qui développa des navires spéciaux comme les excavateurs à godets, fut créée en 1851. Le lit du Rhin fut alors redressé, les méandres et les îles du fleuve éliminés et les rochers du Rhin moyen furent explosés.

Ces interventions eurent pour conséquences d'augmenter le débit du fleuve, d'intensifier l'érosion de son lit et de provoquer la baisse du niveau de la nappe phréatique.

## LES INONDATIONS (HOCHWASSER)

Le Rhin transporte des grandes quantités d'eau qui débordent très rapidement de son cours du fait de sa rectification. Le débit du Rhin inférieur est de 1,20 mètre par seconde lorsque le niveau de l'eau est normal.

Mais lors de la fonte des neiges ou de grandes intempéries de grandes vagues d'inondation se forment. Le débit augmente dans ces cas-là jusqu'à l'octuple et entraînent d'importants éboulements sur de longues distances.

Le district de Düsseldorf est aujourd'hui protégé par de grandes zones inondables naturelles.

## HABITAT DU RHIN (LEBENSRAUM RHEIN)

Le Rhin est le plus important écosystème de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Il fournit l'eau nécessaire à la faune et la flore, aux hommes et à l'industrie. Les eaux usées ont depuis toujours été rejetées dans le Rhin. C'est pourquoi la qualité de l'eau se détériora dramatiquement à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, encouragée par la croissance de la population et l'implantation de l'industrie.

Le Rhin offrait aux pêcheurs jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle de riches prises. Les poissons sédentaires, comme la carpe, le brochet ou le barbeau fluviatile, étaient pêchés toute l'année tandis que les poissons migrateurs, comme le saumon, l'anguille ou l'esturgeon, n'étaient pêchés que de façon saisonnière à l'aide de casiers de pêche, de trubles (sort d'épuisette), de tramails, de sennes (ou filets encerclant) ou de filets de fond.

Les poissons sédentaires vivent au bord des berges, dans les eaux stagnantes, les bancs de sable ou les embouchures de rivières préservées. Les poissons migratoires comme le saumon remontent le Rhin et ses affluents pour atteindre leur frayère. Mais la régulation du courant dégrade cet habitat, de même que les roues à aubes des bateaux à vapeur brassent l'eau détruisant ainsi les frais des poissons sédentaires qui se trouvent dans les zones riveraines. Les eaux usées tuent les micro-organismes qui constituent la base de la chaîne alimentaire. La pêche s'est alors concentrée, avec la baisse des poissons sédentaires, sur les poissons migratoires qui diminuèrent à leur tour : 100 000 saumons étaient pêchés tous les ans en 1885 tandis qu'en 1910 ils n'étaient plus que 20 000. Les poissons sédentaires étaient en 1926 considérés comme éteints.

Les petites entreprises traditionnelles, souvent des familles de pêcheurs, travaillaient à l'aide de petits appareils comme des casiers à pêche, des corbeilles ou des pièges à poissons. Mais la baisse du nombre de poissons présents exigea de nouvelles méthodes de pêche plus efficaces.

Les *Salmwippe*\* du Rhin moyen ne seront employés sur les embarcadères du Rhin inférieur qu'à partir des constructions hydrauliques du 19<sup>e</sup> siècle. Le Rhin inférieur n'adoptera les *Aalschokker*\* venus des Pays-Bas qu'à partir de 1900.

Grâce à l'amélioration de la qualité de l'eau et des mesures visant à la renaturation, le Rhin et ses affluents comptent à nouveau autant d'espèces

## 1<sup>er</sup> SOUS SOL (1. UNTERGESCHOSS) « Archéologie au bord du Rhin »

### LA DÉCOUVERTE D'UN BATEAU (EIN SCHIFFSFUND)

Une barque du 17<sup>e</sup> siècle, mesurant 17 mètres de long et 3 à 4 mètres de large, fut trouvée en 2008 lors de travaux sur la digue de Düsseldorf-Kaiserswerth. De nombreuses barques comme celle-ci effectuaient régulièrement des courts ainsi que des longs trajets sur le Rhin. De telles découvertes sont rares, c'est pourquoi cette barque est en mesure de fournir de nombreuses indications sur la diffusion des techniques de construction navale de l'époque ainsi que sur le progrès que celle-ci a connu.

La barque trouvée en 2008 se trouve actuellement au musée du Land de Schleswig-Holstein, le « Schloss Gottorf », pour restauration.

## 1<sup>er</sup> SOUS SOL (1. UG) « L'artère de l'Europe »

### LE RHIN, UNE VOIE NAVIGABLE (WASSERWEG « RHEIN »)

Le Rhin, en tant que fleuve majeur, a une importance déterminante sur le commerce, l'économie, l'art et la culture des hommes sur ses rives.

Le fleuve prend sa source dans les Alpes. S'il mesure 1238 km, il n'est navigable que sur 885 km. Le lit du fleuve et ses conditions d'écoulement ne sont pas homogènes sur l'ensemble du fleuve, c'est pourquoi on le divise grossièrement en quatre parties :

- Le Rhin supérieur de Strasbourg à Mayence présente un lit plat et sablonneux.
- Le Rhin moyen de Mayence à Cologne se caractérise par son cours mince et rocheux.
- Le Rhin supérieur de Cologne à Lobith retrouve un cours plat, graveleux qui peut atteindre jusqu'à 200 mètres de large.
- Le delta du Rhin à partir de Lobith divise le fleuve en plusieurs bras qui se jettent tous dans la mer du Nord.

### COMMERCE SUR LE RHIN (RHEINHANDEL)

L'hétérogénéité du lit du Rhin encourage le développement de certains sites de transbordement, où la cargaison était transférée sur de bateaux adaptés à chaque partie du Rhin. Cologne, aux confins du Rhin moyen et inférieur, devint alors un point de transit. La ville se développa, comme la plupart des villes étape (*Stapelstädte*) sur le Rhin, sur d'anciennes fondations romaines.

Le transport de marchandise d'intensifia à partir du 12<sup>e</sup> siècle. Les ligues de commerçants et des villes hanséatiques avaient besoin de clients pour leurs produits des côtes jusqu'à l'intérieur des terres.

Cologne obtint alors en 1259 le droit d'étape (*Stapelrecht*) et de manutention (*Umschlagrecht*) : tous bateaux de passage à Cologne devaient s'y arrêter et y proposer leurs marchandises sur le marché colonial. La marchandise ne pouvait ensuite être acheminée plus loin qu'à bord de charrettes ou de bateaux coloniaux.

Ainsi la ville de Cologne réussit à diriger le flot de marchandises dans un large rayon vers l'intérieur de la ville et à mettre en place un intense demi-gros (commerce intermédiaire entre le gros et le détail).

Les navires acheminaient vers les côtes avant tout des matières premières comme le bois ou la pierre et de grandes quantités de vin. A l'inverse, les bateaux amenaient des côtes jusqu'à l'intérieur des terres du poisson salé, des produits de l'agriculture et les marchandises venant d'outre-mer. L'exportation de la quincaillerie venant des montagnes et l'importation de biens coloniaux d'outre-mer gagnèrent après les temps de guerre du 17<sup>e</sup> siècle en importance.

Les villes rhénanes créées autour de Cologne, comme Düsseldorf, n'avaient que peu d'occasions de voir leur port acquérir plus d'importance.

### PEAGES RHENANS (RHEINZOLL)

Les droits de douane imposés par les seigneurs gênèrent également le libre développement de la navigation sur le Rhin. Les taxes prélevées servaient à l'origine à contribuer au maintien en bon état des sentiers des berges qui servaient au halage\* des bateaux. Mais les souverains ne tardèrent pas à utiliser les revenus tirés des stations de douanes à leurs fins personnelles. Ils réussirent cependant, en offrant au roi des sommes d'argent et en lui faisant quelques promesses politiques, à obtenir de celui-ci le droit d'installer de nouveaux postes de douane.

Les taxes imposées à la navigation fluviale devinrent si élevées que les marchands finirent par retourner sur les chemins de terre afin de les éviter. Néanmoins il n'existait, jusqu'à l'aménagement du réseau ferré, aucune alternative aux voies fluviales pour le transport de biens lourds et volumineux.

Ce n'est qu'à la moitié du 19<sup>e</sup> siècle que la navigation sur le Rhin pu se délester des vieilles taxes et charges qui pesaient sur son développement.

## 1<sup>er</sup> ETAGE (1. OG)

« Histoire moderne »

### LA TOUR DU CHÂTEAU (DER SCHLOSSTURM)

Un simple château fort fut construit pour les souverains peu après que Düsseldorf eu été érigé au rang de ville en 1288. A cette époque, le château fort se situait encore à l'extérieur de la ville, à l'embouchure de la Düssel. On fit mention pour la première fois du château en 1386 lors d'une phase d'extension de la ville, où il fut observé que le château fort semblait se situer au milieu de la ville lorsqu'il était observé depuis le Rhin. Son enceinte sera continuellement agrandie, notamment après que le duc de Jülich-Kleve-Berg ait élu résidence à Düsseldorf au 16<sup>e</sup> siècle. L'ancien château fort présentait après de nombreux travaux et modifications trois ailes et deux imposantes tours donnant sur la ville. Entre ces deux tours se dressait un mur qui séparait la cour du château de la ville. Le souverain lui-même assista à l'achèvement de la tour circulaire nord du château en 1551.

C'est aux 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècles que l'aménagement intérieur du château fut re-décoré dans un style baroque et qu'une galerie fut construite afin d'exposer les nombreuses œuvres d'art des souverains. Bien que ceux ci ne résident plus à Düsseldorf depuis 1716, le château continua d'être transformé. Une attaque de l'armée française détruisit cependant le château peu de temps après, en 1794. Il resta en ruine pendant des dizaines d'années avant que les prussiens ne décident à partir de 1815 de le reconstruire. Malheureusement, un terrible incendie, dont l'origine reste inconnue, ravagea une nouvelle fois le château en 1872, ce qui conduisit à sa démolition à la fin du siècle. Il fut alors possible de construire au bord du Rhin une plus large promenade et, en contre-bas, des quais permettant l'accostage des bateaux. Seule la tour circulaire du château devait par décret royal demeurer intacte à tout jamais.

La tour résista à la seconde guerre mondiale et héberge depuis sa restauration en 1984 la collection spéciale de la navigation rhénane, qui fût fondée en 1930 et qui est depuis lors continuellement agrandie.

### LES BATEAUX PRINCIERS (FURSTLICHE SCHIFFE)

Il existe des preuves depuis le moyen âge de l'existence de bateaux de voyage richement équipés, qui étaient détenus par de riches villes ou souverains du Rhin. Les chantiers navals néerlandais ont développé pendant la période baroque un nouveau type de bateau pour cette nouvelle clientèle : les *Statenjacht\**, des bateaux luxueusement équipés et décorés.

Plusieurs de ces bateaux luxueux étaient amarrés sous le règne du prince électeur Johann Wilhelm de Pfalz-Neuburg devant le château où il résidait à Düsseldorf. Ces bateaux ne servaient pas seulement au prince et à sa famille à voyager, ils étaient aussi des moyens de divertir les invités de haut rang de la cour de Düsseldorf.

## 2<sup>ème</sup> ETAGE

« Un développement sans limites »

### DEVELOPPEMENT DE LA CONSTRUCTION NAVALE (SCHIFFSBAUENTWICKLUNG)

La pirogue marque le début de la traditionnelle construction de bateaux sur le Rhin - c'est par ailleurs en se développant que cette tradition finit par fonder la construction navale rhénane. Les planches latérales qui furent ajoutées aux premières pirogues formèrent la base de rapides et étroits bateaux. De plus larges bateaux seront ensuite construits afin de pouvoir transporter de charges plus lourdes : les pirogues étaient alors découpées dans leur longueur et agrandies par des bordages de carène\*.

Le but de ces développements était d'élever la vitesse des bateaux et d'agrandir les cales à marchandises. C'est en améliorant les techniques qui servaient à construire le corps, les commandes et la voilure des bateaux que leur vitesse pu s'accroître.

Ces nouveautés ne tardèrent pas à être adoptées par la navigation côtière. Le gouvernail fixe était déjà sous l'empire romain, en imitation des bateaux méditerranéen, apparu dans la construction navale du Rhin.

Les romains installèrent le halage\* sur le Rhin afin de pouvoir rejoindre leurs différents campements plus rapidement. Des sentiers sur les berges furent alors aménagés afin que les équipages puissent tirer les bateaux à contre courant.

Ce n'est qu'à partir du Moyen Age que les chevaux furent utilisés pour le halage, car un seul cheval possède à lui seul la force de traction de 7 à 8 hommes.

Les bateaux du Rhin étaient, comme tous les bateaux fluviaux, à fond plat, faits de bordages à clin et commandés par des safrans escamotables. C'est aux alentours de 1200 que les premiers bateaux à gouvernail d'étambot arrivèrent sur le Rhin.

Le commerce croissant incita à construire des bateaux plus grands, qui cependant étaient trop lourds lorsqu'ils étaient faits des bordages à clin habituels. C'est ainsi que la construction à franc-bord, où les planches sont juxtaposées, fut introduite à la fin du 15<sup>e</sup> siècle. Ces deux techniques continuent d'exister côte à côte.

### L'AAK DU RHIN INFÉRIEUR (DIE AAK VOM NIEDERRHEIN)

L'*Aak*\* est le cargo typique employé sur le cours du Rhin inférieur. Ce bateau est issu de la florissante construction navale sur la Lippe, où un bois de très bonne qualité arrivait depuis l'Empire romain de la région de Münster.

L'*Aak* se distingue par sa coque très arrondie et sa proue caractéristique. L'*Aak* était construite en bordages de carène qui était cabrés jusqu'au niveau du pont, où les planches étaient alors juxtaposées aux bordages latéraux.

L'*Aak de Doster* est une *Aak* plus grande qui fut développée et construite sur la Lippe jusqu'en 1880. Elle jouissait en effet d'une très bonne réputation sur le Rhin et la Meuse. Sa grande voile mesurait environ 200m carré.

Les *Samoreuses* néerlandaises adoptèrent ensuite la forme typique de la proue de l'*Aak* au 17<sup>e</sup> siècle. Ce type de navires deviendra au 18<sup>e</sup> siècle le plus grand vaisseau de bois n'ayant jamais navigué sur le Rhin.

### L' « OBERLÄNDER » DU MOYEN AGE (DER OBERLÄNDER VOM MITTELALTER)

L'*Oberländer*\* était le plus gros cargo en bois à naviguer sur le Rhin moyen. Son apparence hors du commun était déjà représentée sur des tombes romaines. Sa forme angulaire s'explique par son double usage : le navire servait à la fois à transporter de lourdes charges et à naviguer dans la vallée rocheuse du Rhin moyen, ce qui lui était possible grâce à sa construction plate et stable. L'*Oberländer* ne servait cependant bien souvent qu'à un unique voyage et était démonté à son arrivée afin que son bois soit revendu.

L'*Oberländer* fut goudronné aux alentours du 16<sup>e</sup> siècle afin d'allonger sa durée d'utilisation. Sa couleur inhabituelle, due au goudronnage de sa coque, lui vaudra alors le nom de « navire noir ». Les formes angulaires que présentait auparavant le navire ainsi que sa cabine disparurent au profit de formes arrondies. Seul son safran escamotable latéral continue à le caractériser.

## LE « LAUERTANNE » DU RHIN MOYEN ET SUPERIEUR (DIE LAUERTANNE VON OBER- UND MITTEL RHEIN)

Les berges sablonneuses du Rhin supérieur ne permettaient pas le halage. Un nouveau bateau de charge fût alors développé : le *Lauertanne* qui ressemble aux premiers *Oberländers*. En effet, le *Lauertanne* était démantelé une fois arrivé à destination et son bois était revendu. Il permettait de transporter des charges lourdes – comme des barriques de vin et des pierres – et de relier le Rhin inférieur aux villes côtières grâce à structure simple mais stable.

## BATEAUX A VAPEUR RHENANS (RHEIN-DAMPFER)

Le navire anglais « The Defiance » est le premier bateau à vapeur à avoir navigué sur le Rhin jusqu'à Cologne en 1816. Du fait de leur faible force motrice, les premiers bateaux à vapeur avaient du mal à remonter le courant.

La première compagnie de bateaux à vapeur fut néerlandaise, la NSM (*die Neederlandse-Stoomboot-Maatschappij*). Elle permit le transport de personnes et de marchandises entre Rotterdam et Cologne dès 1824. Cette même compagnie introduisit également le remorquage sur le Rhin en 1829 à l'aide du remorqueur à vapeur « Hercules ». Ce navire fait de fer avait une structure en bois et présentait deux mats. Son moteur de 200 CV lui permettait de tirer des charges allant jusqu'à 100 quintaux (environ 10 tonnes) soit quatre à six voiliers.

Les anciens cargos en bois étant difficiles à remorquer, des péniches en fer appelées barges furent construites, marquant alors la fin des traditionnels voiliers sur le Rhin. Le premier convoi fluvial (un remorqueur fluvial tire des convois de plusieurs barges) atteint Bâle en 1904, incorporant ainsi sur son passage le Rhin supérieur à la grande navigation.

Le développement de ce nouveau système de propulsion progresse rapidement : les roues à aubes seront remplacées à partir de 1880 par des hélices et la machine à vapeur par la turbine à vapeur à la fin du siècle.

## LES BATEAUX A MOTEUR SUR LE RHIN (RHEIN-MOTORSCHIFFFAHRT)

La navigation motorisée sur le Rhin débuta aux environs de 1900 avec les moteurs à gaz puis diesels en 1912. Contrairement au bateau à vapeur, ces bateaux ne nécessitent pas de chaudière ou de réserve à charbon, ils sont plus légers, prêts plus rapidement et donc moins chers. Pourtant, les moteurs diesel n'équipaient en 1938 que 17% des bateaux.

Ce n'est qu'après la seconde guerre mondiale, lorsque les remorqueurs à vapeur encore intacts furent équipés de moteurs, que l'âge d'or de la navigation motorisée commença.

La reconstruction de la flotte commerciale débuta avec des moteurs allant de 500 à 4 000 CV. En 1960, les bateaux à moteur diesel et les bateaux pousseurs construits d'après le modèle américain devinrent courants.

Les convois poussés offraient par rapport aux convois tractés l'avantage d'utiliser moins de personnels et d'espace sur les voies fluviales. Les allèges pouvaient désormais également être couplées avec n'importe quels pousseurs, ce qui raccourcit leur temps de stationnement à quai. Les pousseurs se distinguent par ailleurs par leurs hautes performances (leurs moteurs peuvent atteindre jusqu'à 6 000 CV) qui leur permettent de pousser jusqu'à six allèges chargées chacune de 16 tonnes.

La percée du transport maritime de conteneurs sur le Rhin a lieu dans le milieu des années 1970. Les compagnies maritimes et les transporteurs se sont alors accordés pour offrir des services combinés permettant d'acheminer les marchandises des ports maritimes jusqu'aux clients dans l'arrière-pays. Aujourd'hui, les bateaux fluviaux rhénans peuvent être divisés en quatre catégories :

- 1) Les bateaux à marchandises secs, qui sont de grands bateaux à moteur transportant des conteneurs, des petites et grandes marchandises.
- 2) Les navires citernes
- 3) Les convois de pousseurs qui se composent d'un pousseur et de jusqu'à six allèges non motorisés.
- 4) Les rouliers qui transportent des véhicules.

## LES PREMIERS BATEAUX A VAPEUR POUR PASSAGERS (DIE ERSTEN DAMPFSCIFFE)

Les bateaux à vapeur servirent d'abord au transport combiné de personnes et de marchandises, mais les compagnies allemandes de navigation à vapeur comprirent rapidement les bénéfices qu'elles pourraient réaliser grâce au tourisme croissant. Contrairement aux compagnies néerlandaises, les sociétés allemandes se distinguèrent par le luxe de leurs bateaux, et notamment par le confort de leur première classe qui était comparable à celui des nouveaux grands hôtels. Le transport de marchandises se réduit alors au transport de colis express.

La plupart des bateaux à vapeur, comme le « Concordia » ou le « Duc de Nassau » étaient construits dans les chantiers navals néerlandais et équipés de moteur anglais. Le « Mayence » fut le premier bateau à vapeur construit dans un chantier naval du Rhin, et plus précisément dans celui de Duisbourg-Ruhrort.

Si les premiers bateaux à vapeur étaient aussi « rapide » que les diligences, les évolutions permirent une croissante augmentation de la vitesse des bateaux, qui combinées au confort qu'ils offraient, assurèrent le succès du tourisme sur le Rhin.

## LE TOURISTE

Les anglais façonnèrent l'image du nouveau type de voyageur que sont les touristes. La couche bourgeoise, qui s'est enrichie avec le développement industriel, cherchait une destination pour leur *Bildungsreise* (littéralement voyage de formation).

Venaient-ils à peine de quitter l'Italie où ils étaient sur les traces de Goethe qu'ils se prirent de passion pour les paysages rhénans. Mais les anglais ne tardèrent pas être suivis par des touristes d'autres nationalités. Les anglais représentaient de 1829 à la moitié du siècle la moitié des passagers des bateaux à vapeur.

Mais leurs comportements, perçus comme étranges, furent vite critiqués sur le Rhin. Les hommes de lettres furent les premiers à critiquer ces touristes, à l'instar de Johanna Schopenhauer. C'est ainsi que les peintres de l'académie de Düsseldorf développèrent plus tard une caricature du touriste anglais reconnaissable à son pantalon à carreaux, sa cape, son parapluie, sa littérature de voyage et sa longue-vue.

## COMPAGNIE DE NAVIGATION A VAPEUR DE COLOGNE-DÜSSELDORF

La chambre de commerce de Cologne crée sa propre compagnie de navigation en 1825, la PRDG, grâce à l'aide de la société néerlandaise NSM créée en 1823. La compagnie fut alors une société par action, seul moyen de mener à terme un projet aussi coûteux que celui-ci.

Il n'y avait aux débuts de la PRDG que peu voire pas de tout de concurrence. En effet, les sociétés déjà existantes se contentaient d'effectuer les trajets qui leur étaient autorisés. La création en 1836 de la compagnie de navigation de Düsseldorf, la DGNM, vient cependant faire concurrence directe à la société colonaise. Désormais, fait inédit, deux compagnies se disputent l'ensemble du Rhin.

C'est après une longue guerre tarifaire et avec la menace grandissante de la concurrence qu'exerce le chemin de fer que les deux compagnies concurrentes se décident en 1935 à s'associer. Il resta cependant des vestiges des deux compagnies restés indépendants qui ne fusionnèrent qu'en 1967.

## 2<sup>e</sup> ETAGE / GALERIE (2.OB/GALERIE)

« Ports, plaques tournantes »

### LE DEVELOPPEMENT DES PORTS (HAFENENTWICKLUNG)

Les ports permettent de relier les voies fluviales et terrestres, mais depuis la fin du 19<sup>e</sup> ils offrent aussi une connexion au réseau ferroviaire. Les ports intérieurs ont également connu toujours plus de succès lorsqu'ils offraient des possibilités d'accostage pour les bateaux les plus récents et des grues pour le déchargement de leur cargaison.

Les berges aplaties aux alentours des villes servaient à l'origine de ports. Les quais construits au Moyen Age facilitèrent la manutention des grands bateaux car leur tirant d'eau\* ne leur permettait pas d'entrer à l'intérieur du port. Ils étaient alors contraints de jeter l'encre à l'entrée du port et de décharger leur marchandise à l'aide de plus petits bateaux.

Les plus petits ports, dont le trafic était moins intense, déchargeait les navires à l'aide de longues grues flottantes. C'est pourquoi Düsseldorf obtint en 1600 une grue fixe (sous forme d'une maison) sur son quai.

Des gens couraient dans des sortes de roues pour le levage et le lamage de la grue, mais afin d'en faire pivoter l'axe, des bêtes de trait été utilisées.

Les ports rhénans seront réaménager avec l'industrialisation. Düsseldorf ouvrit en 1896 sur le Losward le port le plus moderne d'Europe équipé de grues électriques et d'un accès au réseau ferroviaire. Les ports de Neuss et de Düsseldorf fusionnèrent en 2008 alors qu'ils avaient été jusque là en concurrence du fait de leur proximité géographique.

### LES EMPLOIS PORTUAIRES

Les ouvriers portuaires de la *Rheinwerft* de Düsseldorf, surnommés les cadets du Rhin, étaient organisés en équipes dirigées par des chefs d'équipes. Ils assuraient le déchargement des bateaux et le transports des marchandises jusqu'aux clients qui se trouvaient à l'intérieur de la ville. Les porteurs se passaient alors les charges d'épaules à épaules, ce qui avait l'avantage de ne pas perturber les transports en commun, et même les colis de porcelaine arrivaient à destination sans accidents.

Avec les grandes installations portuaires se développèrent des secteurs professionnels spécifiques. Le constant travail de maintenance et de sauvetage exigea par exemple des plongeurs portuaires.

Le Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie disposa à la suite d'un incident des bateaux-pompe\* sur le Rhin (entre Duisbourg, Düsseldorf et Cologne).

Des bateaux de ravitaillement approvisionnaient les bateliers pendant leurs voyages sur le Rhin. Mais avec les nouveaux bateaux, ou plutôt les vieux bateaux rééquipés de frigo par exemple, ces types de bateaux disparurent du Rhin.

Il reste cependant toujours des bateaux-église sur le Rhin. A Duisbourg par exemple, il y a non seulement un bateau catholique mais aussi un protestant, qui assurent de ce port le service religieux de leur paroisse internationale logée sur l'ensemble du Rhin.

### 3<sup>e</sup> ETAGE (3. OB)

« Exaltante voie fluviale »

#### VOYAGES SUR LE RHIN À BORD DE BATEAUX EN BOIS (RHEINREISEN AUF DEN HOLZSCHIFFEN)

Pendant des siècles, le voyage était associé au danger. Le Rhin pourtant apparaît depuis l'Antiquité une route plus fiable et plus sûre que les voies terrestres. Malgré le danger potentiel, de nombreuses personnes voyageaient. Ces voyages cependant se faisaient toujours dans un but précis comme le faisaient les pèlerins, les commerçants ou les dignitaires laïcs et religieux. Le trajet entre deux villes entrepris par les paysans représentait par exemple bien souvent une journée de marche.

Les voyageurs qui venaient de loi pouvaient trouver un « lift » (sorte de « covoiturage ») à bord des navires de commerce qui reliaient depuis le 11<sup>e</sup> siècle les villes les plus importantes du Rhin. Ceci conduisit à ouvrir des lignes de transport public entre les villes rhénanes que chacun pouvait utiliser contre paiement. Des bateaux courrier et à passagers se développèrent alors sur le Rhin moyen. Les diligences du 18<sup>e</sup> siècle rendirent ensuite le voyage plus agréable. Le système de navigation hollandais *beurtvaart*\* fut mis en place sur le Rhin inférieur au 17<sup>e</sup> siècle. Les voyages à horaires et tarifs fixes à bord des *Samoureuses*\* s'avèrent fiables et connaissent un grand succès. Ce système permit alors de pouvoir naviguer sur l'ensemble du fleuve de villes en villes, de Bâle aux côtes.

#### DÜSSELDORF S'OUVRE AUX TOURISTES (DÜSSELDORF STELLT SICH AUF TOURISTEN EIN)

Les bateaux à vapeur furent les premiers à offrir aux passagers un voyage confortable. Ce sont ces voyages devenus agréables qui amenèrent un nouveau type de voyageur sur le Rhin : le « touriste ».

Düsseldorf attira alors de nombreux invités, bien que ceux-ci ne trouvèrent pas dans la ville les bâtiments pittoresques qu'ils étaient venus chercher. C'est pourquoi la cité décida de mettre en avant dans sa publicité sa modernité en vantant ses nombreux parcs et sentiers qui invitaient à la promenade et à la flânerie, le confort de ses nouveaux palaces, la richesse de sa vie culturelle et de ses nouvelles grandes expositions. Les excursions d'une journée dans les environs vinrent compléter l'offre pour satisfaire les touristes à la recherche d'éléments historiques et pittoresques. La ville de Düsseldorf fut vite reliée au réseau ferroviaire, ce qui permit à la ville d'attirer de nombreux touristes voulant voyager sur le Rhin. Ceux-ci passaient alors quelques jours dans la ville avant d'entamer leur croisière sur le fleuve à bord de bateaux à vapeur. Düsseldorf figura ainsi dès 1841 en troisième position sur la liste des villes les plus visitées de l'Empire prussien derrière Berlin et Cologne.

#### DEVELOPPEMENT DU TOURISME (ENTWICKLUNG DES TOURISMUS)

Les voyages d'agrément prirent rapidement de l'ampleur comme nous le montre l'évolution des souvenirs, que les touristes se plaisent à ramener. Si les premiers touristes, alors riches, ramenaient chez eux de très coûteuses tasses de style

Biedermeier décorées avec des vues de la ville, le nouveau flot de touristes fit naître une toute nouvelle offre. Les nouveaux souvenirs industriels devinrent rapidement des marchandises de masse qui servaient de preuve de leur voyage. Le produit le plus économique est bien sur la carte postale, qui tend cependant aujourd'hui à se faire remplacer par les nouveaux « Selfies » que les touristes envoient.

### 3<sup>e</sup> ETAGE/GALERIE (3. OB/ GALERIE)

« Traversées »

#### FERRYS ET PONTS (FÄHREN UND BRÜCKEN)

Les premiers ponts fixes apparaissent sur le Rhin inférieur au 19<sup>e</sup> siècle, des liaisons de ferrys avaient jusque là assuré les traversées du Rhin.

Le prince électeur Johann Wilhelm avait fait installé en 1699 un « pont flottant » à grande capacité de chargement à l'extérieur de Düsseldorf pour encourager l'économie. Il fonctionnait au moyen d'un ancrage dans le Rhin qui grâce au courant le faisait aller d'une rive à l'autre.

Celui ci fut remplacé en 1839 par un ponton qui se tenait à l'endroit où le pont flottant avait de son temps officié - soit entre la porte des douane et Oberkassel.

Le premier pont fixe de Düsseldorf fut le pont de chemin de fer construit entre 1869 et 1870 à Hamm. Le pont d'Oberassel fut construit entre 1897 et 1898 en même temps que le fut le quartier d'Oberkassel sur la rive gauche du Rhin. De célèbres entreprises planifièrent et réalisèrent le nouveau quartier de la ville et financèrent en partie la construction du pont avec les ventes de maisons. Le but des représentants de la ville était de parvenir à réaliser un chemin de faire en direction de Krefeld.

Le déplacement de ce pont en 1976 fut spectaculaire. Pour la première fois, un nouveau pont a été déplacé à la place d'un vieux pont.

Düsseldorf compte aujourd'hui sept ponts, dont cinq à haubans qui façonnent la vue sur le Rhin depuis la ville de Düsseldorf.

Une institution culturelle de la ville de Düsseldorf

Adresse : Burgplatz 30, 40213 Düsseldorf (dans la tour du château  
« Schlossturm »)

Information/réservation de visites : par téléphone 021.89-9 41 95  
Par mail schiff...  
Par internet www. ...

Horaires d'ouvertures : Du mardi au dimanche de 11h à 18h  
Fermeture le lundi  
Accès à la bibliothèque et aux archives sur rendez-vous au 0211.89-9 61 65

Entrée : 3€ par personnes (tarif réduit à 1,50€)  
Groupes à partir de 10 personnes 1,50€/personne  
Les classes scolaires et les personnes en dessous de 18 ans ne paient pas.

Transports en commun : lignes 703, 706, 712, 713, 715, 726 de tram et toutes les  
lignes de métro ; arrêt *Heinrich-Heine-Alle*

Parking : *Parking Gre-abbepplatz* ou *Parking Altstadt* (entrée par le tunnel du Rhin)

Publié par la ville de Düsseldorf (Herausgegeben von)  
Le maire  
SchiffahrtMuseum

Responsable (Verantwortlich)  
Dr. Annette Fimpeler

Maquette (Layout) :  
Marco dos Santos Pina

Photos  
SchiffahrtMuseum  
Köln Düsseldorf Rheinschiffahrt AG  
Petra Warrass

## GLOSSAIRE

**Aak** : types de bateaux fluviaux utilisé pour le transport et la pêche sur le Rhin inférieur.

**Aalschokker** : bateau destiné à la pêche à l'anguille

**Bateau-pompe** : bateau utilisé pour la lutte contre les incendies

**Beurtvaart** : système de navigation hollandais qui transportait à la fois des biens et des marchandises sur des trajets fixes selon des horaires et des tarifs fixes eux aussi.

**Bordage de carène** : bordage de la carène (partie immergée du bateau)

**Halage** : remorquage d'un bateau à l'aide d'un cordage depuis la berge pour lui permettre de remonter le courant.

**Oberländer** : bateau servant au transport de marchandise et qui était ensuite démantelé afin de vendre le bois dont il était fait

**Salmwippe** : type de bateaux désignés pour la pêche des saumons

**Samoreuse** : bateau néerlandais utilisé pour le beurtvaart.

**Statenjacht** : bateau hollandais à fond plat du XVIe-XVIIIe siècle.

**Tirant d'eau** : partie immergée (entre la ligne de flottaison et le bas de la quille) du bateau qui varie en fonction de la charge transportée.

# Bescheinigung über ein ~~unentgeltliches~~ Praktikum bei der Landeshauptstadt Düsseldorf

## Praktikantin/Praktikant

Familienname, Vorname  
Spisser, Claire-Lise

Geburtsdatum  
18.10.1996

## Die Grundlage für diese Einschätzung bildet der Praktikumszeitraum

von 01.07.2015 bis 29.07.2015  
Einheit/Praktikstellung/Errichtung  
SchiffahrtMuseum am Schloßpark

Beruf  
allgemeine Verwaltungsarbeiten

## Praxisleiterin/Praxisleiter

Familienname, Vorname  
Dürnsberg, Ulrike

## Der Einsatz erfolgte in folgenden Aufgabengebieten und beinhaltete folgende Tätigkeiten:

Übersetzungsarbeiten, Presseschau, Teilnahme an Sitzungen, wissenschaftliche Recherchearbeiten und Begleitung von pädagogischen Veranstaltungen

## Einschätzung zum Arbeits- und Sozialverhalten

### 1 - Interesse und Motivation (Grad des Interesses für das Praktikum und Einsatzbereitschaft)

- Zeigt großes Interesse, ist sehr gut motiviert, zeigt viel Initiative, ist fleißig bei jeder Arbeit
- Zeigt Interesse, ist motiviert, zeigt Initiative, ist fleißig
- Schwankendes Interesse, muss manchmal motiviert werden, zeigt wenig Initiative, ist wenig fleißig
- Zeigt wenig Interesse, muss motiviert werden, zeigt keine Initiative, ist nicht fleißig

### 2 - Konzentrationsfähigkeit und Auffassungsgabe (Aufmerksamkeit und Verständnis)

- Konzentriert sich sehr gut, ist sehr aufmerksam, verfügt über eine sehr gute Auffassungsgabe
- Konzentriert sich gut auf die Arbeit, ist aufmerksam, erfasst das Notwendige rasch
- Konzentriert sich in der Regel, ist nicht immer aufmerksam, erfasst das Wesentliche
- Zeigt Konzentrationschwächen, ist nicht aufmerksam, erfasst Sachverhalte langsam und lückenhaft

### 3 - Arbeitsergebnis (Arbeitsmenge und Arbeitsorgel)

- Außergewöhnlich gute Arbeitsergebnisse, sehr sorgfältig und sehr gewissenhaft, keine oder nur leichte Fehler
- Einwandfreie Arbeitsergebnisse, sorgfältig und gewissenhaft, selten Fehler
- Befriedigende Arbeitsergebnisse, wenig sorgfältig und leichtfertig, häufige Fehler
- Unzureichende Arbeitsergebnisse, unordentlich und sehr leichtfertig, sehr häufige Fehler





### Praktikumsbescheinigung

Frau Claire-Lise Speisser, geb. am 18. Oktober 1996, war vom 1. Juli bis 28. Juli 2015 für das SchiffahrtMuseum der Landeshauptstadt Düsseldorf tätig.

Frau Speisser hat sich als zuverlässige und kollegiale Mitarbeiterin erwiesen, die sich für das SchiffahrtMuseum ausgesprochen tatkräftig und mit großem persönlichem Engagement auch über die vereinbarten Zeiten hinaus eingesetzt hat.

Frau Speisser erhielt einen Einblick in alle Arbeitsbereiche des SchiffahrtMuseums, sowohl in die Wissenschaftliche Arbeit und Verwaltungstätigkeit im Büro und den Magazinen als auch in den Führungsdienst und die Öffentlichkeitsarbeit in den Ausstellungsräumen im Schlossturm.

Auf eigene Anregung übersetzte Frau Speisser den Kurzführer für die Dauerausstellung von deutscher in die französische Sprache.

Zur Umsetzung dieser Arbeit gehörten die intensive Beschäftigung mit den Ausstellungsinhalten und die Beschäftigung mit der Fachterminologie.

Frau Speisser ist eine sehr zuverlässige und motivierte Mitarbeiterin wie geschätzte Kollegin. Ihr Arbeitsstil ist geprägt von selbständigem und eigenverantwortlichem Denken und Handeln. Frau Speisser erfüllte ihre Aufgaben mit vorbildlichem Engagement und großem persönlichem Einsatz, auch über die normalen Arbeitszeiten hinaus. Ihr Verhalten gegenüber Vorgesetzten, Kollegen und dem Museumspublikum war stets vorbildlich, höflich, sicher und gewandt.

Wir bedauern sehr, dass Frau Speisser uns verlässt und danken ihr für die geleistete Arbeit. Für ihre berufliche Zukunft wünschen wir ihr alles Gute und weiterhin viel Erfolg.

Im Auftrag

Dr. Annette Fimpeler  
Leiterin SchiffahrtMuseum im Schlossturm

**Telefonzentrale**  
0211.89-91

**Internet**  
www.duesseldorf.de  
schiffahrtmuseum@  
duesseldorf.de

**Bus, Bahn, U-Bahn**  
Heinrich-Heine-Allee

**Bankkonten**  
Stadtparkasse Düsseldorf  
10 000 495  
BLZ 300 501 30  
IBAN 0861 3005 0110 0010 0004 95  
BIC DUSSEDE33XXX