

Ahoi Vielfalt an Bord

Edisenimi Evelyn Youdeowei aus Nigeria setzt sich als Schiffsingenieurin für mehr gemischte Crews ein

Von Kerstin Kloss

Nach ihrem Highschool-Abschluss in Lagos backte Edisenimi Evelyn Youdeowei in der elterlichen Bäckerei Kekse. Sie hätte auch Zöpfe flechten oder sich an eine Nähmaschine setzen können, alles typische Frauenjobs in Nigeria. Doch mit traditionellen Rollenbildern kann Dase, wie sie genannt wird, wenig anfangen: „Ich mag Dinge, die nicht allgemein üblich sind.“ Deshalb entschied sie sich für eine Karriere in der Seeschifffahrt.

Ein Stipendium der nigerianischen Regierung ermöglichte der jungen Afrikanerin ein Schiffstechnik-Bachelor-Studium an der privaten Hochschule „Lyceum of the Philippines University-Batangas“, gut 100 Kilometer südwestlich von Manila. Zum ersten Mal im Leben war Dase in einem anderen Land und saß bei den Lehrveranstaltungen nur mit einer Handvoll anderer Studentinnen zwischen männlichen Kommilitonen.

Der vierjährige Studiengang in Marine Engineering umfasste eine dreijährige akademische Ausbildung plus Praxisjahr an Bord. An den „Drill“, den Weckruf per Trillerpfeife frühmorgens vor Sonnenaufgang und das Joggen im Hof vor dem Frühstück, musste sich Dase gewöhnen. Aber wenn es in den Vorlesungen um Schiffsantriebssysteme, Hilfsmaschinen oder den operativen Schiffsbetrieb ging, war sie immer hellwach.

Was findet die 32-Jährige so faszinierend daran, technische Geräte und Systeme zu überwachen, alles instand zu halten? Physik, neben der Seetauglichkeit eine wichtige Qualifikation für den Job an Bord, sei schon in der Schule ihr Lieblingsfach gewesen, sagt sie. Außerdem sei sie „sehr sensibel“, und Technik halte sie auf Abstand zu allem, was ihr nahe geht – menschliches Leid. Edisenimi Evelyn Youdeowei stammt aus einem Land, in dem Überfälle, Entführungen, Morde zum Alltag gehören.

Ihre zweite Auslandsreise führte sie im August dieses Jahres nach Hamburg – nicht als Teil einer Schiffsbesatzung, sondern als Stipendiatin des Hamburger Künstlerkollektivs „Geheimagentur“. Beim Internationalen Sommerfestival 2022 auf Kampnagel stellte Dase gemeinsam mit Mitsstreiterinnen die Vereinigung weiblicher Seeleute Nigerias (Females Seafarers Association of Nigeria, FESAN) vor. In der Kulturfabrik trägt sie offene Lockenmähne, hängende Ohrringe und extralange Fingernägel – undenkbar bei der Arbeit im Maschinenraum oder bei Tankmanövern. Zuletzt war sie in Lagos auf einem Hafenschlepper im Einsatz, auf Fotos ist sie in Sicherheitskleidung kaum wiederzuerkennen.

Viele arbeitslose FESAN-Seeleute
FESAN wurde im Juni 2019 gegründet, als die Internationale Seeschiffahrtsorganisation IMO eine Kampagne zur Gleichberechtigung der Geschlechter in der Schifffahrt startete. Im selben Jahr machte Dase ihren Abschluss und engagierte sich seitdem bei dem Verein mit inzwischen über 260 Mitgliedern. „Wir versuchen, in eine von Männern dominierte Branche mehr Vielfalt zu bringen“, erklärt sie. Aber bieten gemischte Crews überhaupt Vorteile? „Frauen sind praktisch veranlagt, flexibel und multitaskingfähig. Wir achten auf Details und sehen gleichzeitig das große Ganze“, findet sie.



Die junge Ingenieurin kämpft mit der FESAN für die Gleichberechtigung der Geschlechter in der Seefahrt.



Frauen sind praktisch veranlagt. Wir achten auf Details und sehen gleichzeitig das große Ganze.

Zwei Drittel aller FESAN-Seeleute suchen aktuell einen Job, einige schon seit über fünf Jahren. Ihre Zertifikate drohen auszulaufen, auch Dase befindet sich in dieser misslichen Lage. Dabei hatte sie Glück, dass sie das für ihren Bachelor verpflichtende Praxisjahr überhaupt absolvieren konnte – wenn auch gestückelt: „Ich brauchte fast drei Jahre dafür, weil es zu wenige Schiffe für alle Studierenden gibt.“ Häufig müssen weibliche Seeleute mangels separater Kabinenplätze an Land bleiben. An Bord kommt sexuelle Belästigung vor, auch Dase hat das „unterschwellig“ erlebt. Nicht zuletzt hält sich hartnäckig der Aberglaube, Frauen an Bord würden Unglück bringen.

Dase sagt, sie sei immer eine der Besten gewesen, aber seit über anderthalb Jahren steht sie unfreiwillig an der Kaikante. Genauso wie

andere arbeitslose, qualifizierte FESAN-Mitglieder will sie unbedingt in ihrem Beruf arbeiten und hat die Vereinigung deshalb mit anderen Mitsstreiterinnen bei Reedereien in Hamburg vorgestellt. Allerdings hat sie als Nicht-Europäerin keine Chance, auf einem Schiff unter deutscher Flagge zu arbeiten. Zudem bilden Unternehmen wie Hapag-Lloyd Schiffsmechanikerinnen und Technische Offiziersassistentinnen selbst aus.

Laut Verband Deutscher Reeder (VDR) sind an Bord der deutschen Handelsflotte „von 6.927 in Deutschland sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nur 400 weiblich, knapp 6 Prozent aller Seefahrer“. Weltweit sind es noch weniger.

VDR-Präsidentin Gaby Bornheim sieht weibliche Seefahrer als Wegbereiterinnen, auch angesichts von Nachwuchsproblemen. „Frauen können alles, was auch Männer können – das schließt technische Berufe natürlich mit ein“, sagte sie anlässlich des ersten Internationalen Tags der Frauen in der Seeschifffahrt am 18. Mai dieses Jahres.

Edisenimi Evelyn Youdeowei schließt aus, in die Bäckerei zurückzukehren. „Kekse backe ich nur, wenn ich sie essen will“, stellt sie klar. (jpn)

Köpfe

Ex-DHL-Manager Allen bei Courier Network

Ken Allen, ehemaliger CEO von DHL Express und DHL E-Commerce Solutions, hat in der Kurierbranche eine neue Beschäftigung gefunden. Er ist ab sofort Chairman of the Board des B2B-Logistikspezialisten Courier Network Inc. (CNW). Allen war zuvor 36 Jahre lang bei der Deutsche Post DHL Group in verschiedenen Funktionen tätig, unter anderem 13 Jahre lang als Mitglied des Vorstands und 3 Jahre lang als CEO von DHL E-Commerce Solutions. Außerdem leitete er 10 Jahre lang die globale Umstrukturierung von DHL Express. (jpn)



Hohmann verlässt Night Star Express

Der Nachtexpress-Dienstleister Night Star Express wird künftig ohne seinen langjährigen Geschäftsführer Matthias Hohmann (57) auskommen müssen. Wie das Unternehmen mitteilte, scheidet der Topmanager nach 25 Jahren auf eigenen Wunsch aus, um sich neuen Aufgaben zu widmen. Wohin Hohmann geht, ist ebenso offen wie die Frage, wer ihm auf den Chefesseltel von Night Star Express folgen wird. (ben)



Schäfflein erweitert die Geschäftsführung

Seit dem 1. September 2022 verstärken Heiko Amtmann (oben) und Carsten Heider die Führungsriege der Schäfflein Unternehmensgruppe. Amtmann tritt bei der Schäfflein Logistics GmbH als Co-Geschäftsführer an die Seite von Sebastian Paliege. Der Wirtschaftsingenieur verantwortet den Geschäftsbereich Kontraktlogistik, alle Logistikstandorte sowie sämtliche Logistikprojekte.

Ebenfalls zum 1. September 2022 wurde Carsten Heider zum Geschäftsführer der Locit GmbH bestellt. Dort wird er zusammen mit Thomas Eberle für das zentrale Projektmanagement der Schäfflein Gruppe verantwortlich zeichnen. (ben)



Luc Nadal ist Europa-Chef bei Ceva Logistics

Der ehemalige Gefco-CEO Luc Nadal (Foto) ist neuer Europa-Chef bei Ceva Logistics. Er verantwortet das Geschäft bereits seit Juli, da in dem Monat Gefco in die Ceva-Organisation integriert worden war. Zum Hintergrund: Die Muttergesellschaft CMA CGM hatte den Automotive-Spezialisten im Frühjahr dieses Jahres übernommen. Nadal ist damit Nachfolger von Peder Winther, der die Europa-Aktivitäten von Ceva seit Sommer 2020 verantwortet hat. Winther selbst führt seit Anfang dieses Monats in seiner dänischen Heimat als CEO den Schiffs- und Offshore-Zulieferer Wrist Ship Supply. (sr)



Hellmann: Prasuhn wird Chief People Officer

Mit Wirkung zum 1. Oktober 2022 hat Friederike Prasuhn bei Hellmann Worldwide Logistics die Position des Chief People Officers (CPO) übernommen, die sie bereits von 2020 bis August 2021 interimistisch innehatte. Künftig verantwortet sie als Mitglied des International Executive Boards die weltweite Personalarbeit des Logistikdienstleisters. Prasuhn folgt auf Christa Stienen, die das Unternehmen verlassen hat. Prasuhn begann ihre Karriere bei Hellmann im Bereich Learning & Development und übernahm 2018 dessen globale Leitung. (ben)



Iris Hilb führt ab 2023 den Waggonvermieter Wascosa

Das Waggonvermietungsunternehmen Wascosa wird von Januar 2023 an von Iris Hilb (54) geleitet. Sie übernimmt die Aufgabe von Peter Balzer, der als Präsident in den Wascosa-Verwaltungsrat aufrückt. Hilb kam erst zum 1. Oktober zu Wascosa; sie war bis dahin Leiterin des Kundenservice der DB Cargo. Wascosa mit Gesellschaften in Luzern, Hamburg, Hull und Madrid ist der viertgrößte Waggonvermieter in Europa mit einer Flotte von 15.000 Güterwagen und Kunden in 20 europäischen Staaten. (ici)



Impressum

Redaktion

Chefredakteur: Sebastian Reimann (sr)
Stellv. Chefredakteur: Lutz Lauenroth (la)
Mitglied der Chefredaktion: Robert Kümmerlin (rok)
Chef v. Dienst + Leiter Themenhefte: Heinrich Klotz (kl)
Artredactor: Andreas Voltmer
Redaktion: (Tel.: +49 40 237 14 177, redaktion@dvz.de) Annette Bauer (ab/Volontärin), Sven Bennühr (ben), Michael Cordes (cd), Friederike Hoppe (fho), Oliver Link (ol), Jan Peter Naumann (jpn), Claudius Semmann (cs), Carla Westerheide (wes), Frederic Witt (fw), Berlin: Timon Heinrich (tci), Tel.: +49 30 40 04 84 17, Susanne Landwehr (sl), Tel.: +49 30 20 07 61 63, Brüssel: Frank Hütten (fh), Tel.: +32 2 647 04 25)

Verlag

DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Tel.: +49 40 237 14-100

Geschäftsführer: Martin Weber
Verlagsleiter: Oliver Detje

Anzeigenleiter: Florian Böhm,
Tel.: +49 40 237 14-129, florian.boehm@dvvmedia.com
Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 62 vom 1. Januar 2022.

Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk,
Tel.: +49 40 237 14-291, markus.kukuk@dvvmedia.com
Unternehmenslizenzen Digital/Print:
lizenzen@dvvmedia.com
Leser- und Abonnentenservice: Tel.: +49 40 237 14-240,
Fax: +49 40 237 14-333, leaserservice@dvz.de

Erscheinungsweise: 1x wöchentlich am Mittwoch
Bezugsbedingungen: Die Laufzeit des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraums (Vertragsdauer), mindestens jedoch sechs Monate.

Abbestellungen sind nur schriftlich möglich zum Ende des Berechnungszeitraums. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraums gekündigt werden. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag.

Zusätzliche digitale Abonnements: Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 10. Dezember 2021.

Bezugsgebühren: Abonnement: Inland jährlich 584 EUR inkl. Porto, bei Print-Bezug zzgl. 5,00 € Energie- und Papierzuschlag, zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährlich 676 EUR inkl. Porto / Energie / Papier, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt. Das Basis-Abonnement beinhaltet die jeweiligen Ausgaben gedruckt oder als E-Paper, den Zugang zur Website www.dvz.de, die DVZ-App, den Zugang zum Archiv und den täglichen Informationsdienst DVZ Der Tag. Einzelheft: 7,75 EUR inkl. MwSt.

Druck: Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG, Kassel

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

Beilagenhinweis: Die heutige Ausgabe beinhaltet Beilieferer der Wallek & Gesser Spezialtransporte GmbH sowie Beilagen der DVV Media Group GmbH.

DVZ-Auflage kontrolliert

USt-IdNr.: DE 118619873

www.dvz.de