

Interview

Was nützt es, wenn die Ware schneller ist als die Ladungspapiere? Die Transporttechnik muß Pause machen, wenn die Informationen nicht Schritt halten. Das weiß man nicht nur in Bremen, sondern auch anderswo. Aber die hansestädtischen Weserhäfen bieten in einem Punkt Besonderes: Sie haben seit 1973 eine Datenbank. Das erste branchenüberspringende Informationssystem der Welt. Der Wico befragte den Geschäftsführer der Datenbank Bremische Häfen (dbh), Werner Lampe.



Datenbank Bremische Häfen

Dem Papierkrieg wird Paroli geboten

Wico: Welche Unternehmen bzw. Sparten können heute und in Zukunft von der dbh profitieren?

Lampe: Mit der Datenbank Bremische Häfen arbeiten heute 26 Speditionen in Bremen und Bremerhaven zusammen, alle Stückgut-Umschlagsunternehmen mit 17 Betriebseinheiten sowie die Zoll- und Hafenamter.

Speditionen und Umschlag in Bremen/Bremerhaven wickeln inzwischen rund zwei Drittel des Export-Sendungsvolumens über die Datenbank ab. Die Export-Anwendungen des Datenbanksystems „Compaß“ sind seit Mitte 1979 voll in Betrieb, werden aber in diesem und im nächsten Jahr noch weiter ausgebaut.

Die ersten Import-Anwendungen sind zur Zeit in Arbeit und sollen ab Mitte des Jahres den dbh-Nutzern zur Verfügung stehen. Darüber hinaus wird bis Ende 1981 die System-Entwicklung für die Schiffsmakler, Stauer und Ladungskontrollbetriebe vorangetrieben.

Also: Alle fünf Branchen der Seehafenverkehrswirtschaft – Speditionen, Umschlagbetriebe, Schiffsmakler

und Schiffsagenturen, Stauerien und Schiffsladungskontrollbetriebe – profitieren von der dbh.

Wico: Worin liegen die wesentlichen Vorteile für den Nutzer der Datenbank?

Lampe: Lassen Sie mich das jetzt etwas ausführlicher erklären: Erster Vorteil ist die Disposition mit Bildschirm-Abfragemöglichkeit aller aktuellen Schiffsabfahrten ab Bremen/Bremerhaven.

Der nächste: Gespeicherte Kundenvorschriften für Aufmachung und Verteilung der Dokumente erleichtern ganz wesentlich die Do-

Ab Mitte 1980 auch Import-Programme

kumentenerstellung. Dabei wird der Schreibaufwand zum Teil auf die Hälfte reduziert, die Programme für die Fakturierung an die Kunden der Speditionen bieten erhebliche Erleichterungen bei der Rechnungserstellung durch gespeicherte Tarife, Offerten usw. Die Daten können ohne erneute Datenerfassung direkt per Datenträger oder Datenfernübertragung an die

hausinterne EDV für das Rechnungswesen weitergegeben werden. Soweit gewünscht, können sie auch vorher zu vorläufigen Betriebsergebnissen zusammengestellt werden. Schließlich hat der Nutzer von „Compaß“ die Möglichkeit, sich laufend einen aktuellen Überblick über den Stand der Auftragsabwicklung zu verschaffen – per Knopfdruck.

Von besonderer Bedeutung für die Häfen insgesamt ist jedoch, daß das dbh-System „Compaß“ mit zentralen Dateien arbeitet und durch sein überbetriebliches Kommunikationssystem die Möglichkeit schnellen Datenaustausches mit reduzierten Fehlerquellen über die einzelnen Unternehmensgrenzen hinaus bietet.

Knapp gesagt: Der Papierkrieg im Hafen wird mit dem dbh-System „Compaß“ bekämpft – erfolgreich bekämpft. Und ganz sicher hat sich die bremische Seehafenverkehrswirtschaft mit der Datenbank und mit dem Datenbanksystem „Compaß“ einen handfesten Wettbewerbsvorsprung verschafft.

Wico: Ist das Angebot der dbh nach Ihrer Auffassung ausreichend genutzt? Oder

werden manche Kapazitäten noch gar nicht richtig erkannt? Es gibt doch noch zahlreiche Firmen, die der dbh nicht angeschlossen sind? Woran liegt das und ist es überhaupt wünschenswert, z. B. auch kleinere Firmen mit selteneren Geschäften zu „gewinnen“?

Lampe: Diese Fragen stellen wir uns auch immer wieder. Soweit „Compaß“ bereits genutzt wird, haben die Unternehmen in der Regel zwar die erste Phase der Einführung längst hinter sich gebracht, aber das System wird bisher nach unserer Meinung zu wenig als schlagkräftiges Mittel zur Optimierung der Auftragsabwicklung genutzt. Eine entsprechende Anpassung der internen Organisation ist mittelfristig jedoch unerlässlich, um entsprechende ökonomische Erfolge bei den Nutzern zu erzielen.

Für uns ist es unverständlich, wenn kleinere Unternehmen sich nicht oder nur wenig interessiert zeigen bzw. nicht bereit sind, in ihre eigene Zukunft zu investieren. Mit dem maßgeblich durch das Bundesministerium für Forschung und Technologie sowie den Senator für Häfen,

Paroli dem Papierkrieg

Schifffahrt und Verkehr unterstützten Gemeinschaftsprojekt wird gerade den mittleren und kleineren Unternehmen der bremischen Seehafenverkehrswirtschaft ein attraktives Angebot zur Nutzung modernster Technik eröffnet. Mittelständische Unternehmen können dadurch bei der Auftragsabwicklung mit Hilfe der Datenverarbeitung ihren Kunden und Partnern gleiche Leistungen anbieten wie die größeren Unternehmen und so ihre Position im Markt festigen.

Wenn nicht gerade die Speditionsunternehmen sich stärker engagieren, wird eine Entwicklung fortschreiten, sich heute schon bei Großteil des Contain- lags zeigt: Dabei

spielt sich der Informationsaustausch direkt zwischen den mit modernen Kommunikationstechniken ausgerüsteten Partnern ab – vorbei an der Spedition.

Wico: Was hat der Exporteur im Hinterland davon, daß Bremen eine Datenbank besitzt? Schlägt der dbh-Service überhaupt bis zu ihm nach München, Heidelberg oder Wien durch? Oder ist das allein Sache des Seehafenspediteurs?

Lampe: Auf diese Frage möchte ich mit einem Zitat antworten, das der Versandchef eines namhaften westdeutschen Industrieunternehmens geprägt hat. Er brachte seine Erfahrungen mit der Datenbank Bremische Häfen auf einen schlichten Nenner: Der Name dbh werde wohl zu einem Synonym für „die beschleunigten Häfen“. Also: Natürlich profitieren die Exporteure im Binnenland ganz direkt vom dbh-Service. In einem ersten Fall macht sich das jetzt ein Bremer Seehafenspediteur ganz gezielt zunutze. Er schafft einen Datenverbund Bremen – Wien: Der Spediteur kann die per Datenfernübertragung von Wien in das Bremer System eingegebenen Daten ohne Zeitverlust an die weiteren Partner im Seehafen übermitteln. Bisher muß er auf Papiere zu einzelnen Warensendungen warten – sie treffen meist gleichzeitig mit den Waren selbst ein, vielfach aber auch später. Nicht selten werden dadurch Schiffsanschlüsse verpaßt. Zusätzlich mußten die Daten übertragen werden auf neue Formulare für den Umschlag, für den Zoll, für das Schiff – Fehlerquellen in Fülle. Die Spedition sagte mir, daß dieser Computer-Verbund für schnelle und preisgünstige Weiterbeförderung der Ware des Verladers zum Abnehmer sorgen wird und daß sie mit diesem weltweit bisher einmaligen Service den Kunden besser bedienen könne. Ich bin sicher, daß dieses Beispiel schnell Schule machen wird.

Wico: Hat die Zurückhaltung vielleicht ihren Grund darin, daß mancher Angst hat, sich von der Konkurrenz in die Karten blicken zu lassen?

Die gleichen Angaben kommen O = ganz oder ◐ = teilweise immer wieder in den verschiedenen Formularen vor.

Formulare	Speichermatrix	Kompositematrix	Bordiro	Container-Packanweisung	Container-Packliste	Eisenbahnverkehrsbrief	Fachbrief für den genauen Güterverkehr	Hafenanfrage	Lade-/Abbaufolge	Konsulardaturo	Speicherabrechnung	Verladestellung/Verschulungsplan	Ladungsmantel	Leistungsdaten (Umschlag)
Daten														
Marke und Nummer	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Kollanzahl	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Verpackungsart	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Warenart	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Kollgewicht	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Herkunftsart	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Verkehrsträger	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Behandlungsvorschriften	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Bestimmungsort	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Bestimmungshafen	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Verschiffungshafen	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Schiffsname	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Verschiffungsdatum	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Kunden-, Abtl- und Positionsnummer	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Adressen	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Makler-Name	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Sachbearbeiter (Tel-Nr und Zeichen)	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐

Mit welcher Papierflut die verschiedenen Branchen im Hafen zu kämpfen haben, geht aus dieser Übersicht hervor. Sie macht außerdem deutlich, wie wichtig die einmalige Erfassung von Daten ist.

Lampe: Eine solche Begründung kann ich überhaupt nicht gelten lassen. Die umfangreichen Datenschutz-Vorkehrungen im System verhindern, daß die zum Teil hart miteinander konkurrierenden Unternehmen falschen Zugriff haben. Es ist ein unzerreißbares Netz entstanden, das nicht autorisierte Zugriffe zurückweist. Im Wiederholungsfall quittiert „Compaß“ unerlaubte Zugriffswünsche sogar mit Totalsperre.

Wico: Ist die dbh inzwischen aus den Babykrankheiten heraus und was waren für Sie die größten Probleme?

Lampe: Die anfänglichen technischen Schwierigkeiten in der Systemverfügbarkeit – das waren zum Beispiel Systemausfälle oder zu lange Antwortzeiten – sind überwunden. Ebenso die Anlaufprobleme der Einführung bei den Nutzern. Im übrigen wird „Compaß“ von den Sachbearbeitern in den der dbh angeschlossenen Unternehmen wegen seiner Be-

nutzerfreundlichkeit geschätzt. Die Bedienung ist leicht zu erlernen, zum keinerlei Kenntnisse der Datenverarbeitung erforderlich sind.

Wico: Gibt es heute noch Schwachstellen im Programm?

Lampe: Zunächst einmal: Man kann nicht von einem Programm reden, die Datenbank Bremische Häfen stellt ihren Nutzern zur Zeit 215 Computer-Programme zur Verfügung. Und es werden, wie gesagt, immer mehr. Am problematischsten sind wohl die täglichen Spitzenzeiten: 70 Prozent der gesamten System-Aktivitäten werden in den vier Vormittagsstunden, also in einem Drittel der zwölfstündigen Betriebszeit, abgewickelt. Die Betriebszeit des Systems: montags bis freitags von 6.00 Uhr bis 18.00 Uhr, sonnabends von 7.00 bis 13.00 Uhr.

Neben der Neu- und Weiterentwicklung der Computer-Programme betreiben wir zur Zeit die Verbesserung der Steuerungs-Software.