

Interview mit Lutz Meinikat und Uwe Rese von der Fa. Meinikat Informationssysteme, Hannover

## "Wir mussten ein anspruchsvolles Logistik-Konzept verwirklichen"

**apr:**

Herr Rese, Sie beliefern schon länger die Papierindustrie mit Softwareprodukten. Gab es beim Mammutprojekt PM 6 der Fa. Palm, bei dem Sie Lieferant sind, Unterschiede zu kleineren Aufträgen.

**Rese:**

Unterschiede gibt's natürlich viele, vor allem was den notwendigen Integrationsgrad zwischen dem zentralen Verwaltungsrechner und den vielen Maschinensteuerungen angeht - aber eine Sache kommt mir spontan in den Kopf: die Logistik hinter der Papiermaschine, bestehend aus automatischer Einlagerung und der Verlade- und Versandsteuerung. Durch die hohe Zahl an LKWs, die dann dort zu erwarten sind, ist eine automatische Steuerung der auf dem Betriebsgelände befindlichen LKWs notwendig. Das Programm sorgt dafür, dass der LKW-Fahrer weiß, wann er an welches Tor zu kommen hat. Es beginnt damit, dass der LKW sich an der Pforte anmeldet und dort mit seinen ganzen Daten registriert wird. Er erhält dort von dem Pfortner einen so genannten Pager mit Textinformationen. In dem Moment, wo der LKW von dem Pfortner erfasst wurde, bekommt der Versand die Information, dass dieser LKW eingetroffen ist und er diesen für einen Auftrag verplanen kann.

**apr:**

Wenn Sie an die Zusammenarbeit auf der Mammutbaustelle Palm denken, Herr Rese. Was lief besonders gut in der Abwicklung? Was hätte besser laufen können? Sie waren ja ein Glied in einer sehr langen Kette von Lieferanten, die

letztlich alle verschiedene Produkte anliefern.

**Rese:**

Das wichtigste war natürlich die Zusammenarbeit mit dem Hause Palm selbst, und die lief ganz hervorragend. Alles andere betraf dann technische Schnittstellen. In diesem Zusammenhang funktionierte sowohl die Verständigung mit Metso Paper sehr gut und auch mit CoreLink für die Hülsen-Säge. Etwas schwieriger gestaltete es sich mit KoneCranes bezüglich des vollautomatischen 100 000-t-Lagers, das war für KCI wohl auch noch weitgehend Neuland. Was sehr reibungslos funktionierte, war die gesamte Kommunikation mit den Pägern, über die ja die ganze LKW-Logistik gesteuert wird.

**apr:**

Was glauben Sie, wie lange Sie aus heutiger Sicht noch benötigen, um die Lagerlogistik zu Ihrer vollen Zufriedenheit zum Laufen zu bringen?

**Rese:**

Unter diesem Zeitdruck wurde doch manches in der Priorität heruntergestuft, es wird also sicher noch dieses Jahr beanspruchen.

**apr:**

Ist bei der Schiffsverladung etwas Besonderes zu beachten?

**Meinikat:**

Die ganze Komplexität der Aufträge besteht darin, dass ein Schiff mit vielfältigen Aufträgen beladen werden muss. Es gibt bestimmte Ladepläne, die darauf ausgerichtet sein müssen, wie wieder entladen werden muss, was für verschiedene Umlagerungsvorgänge notwendig sind usw. Die Ladepläne

sehen völlig anders aus, als wenn in dem Zusammenhang ein vergleichsweise kleiner LKW beladen wird. Wir sind mitten in der Entwicklung dieses Programms. Diese Entwicklungsaufgabe haben wir noch weitgehend vor uns.

**apr:**

Wie viel Zeit haben Sie für einen Ladevorgang am LKW? Wie lange dauert es dann, um den Auftrag zu kommissionieren?

**Rese:**

Von dem Zeitpunkt, zu dem sich der LKW bei der Pforte anmeldet, bis er von dem Disponenten an ein bestimmtes ausgewähltes Tor gerufen wird, der Ladevorgang beginnt und abgeschlossen wird, der Staplerfahrer die letzte Rolle vom Band genommen hat, das Tor automatisch schließt und die Ausfahrtsregistratur Begleitpapiere und Edifact-Dokumente anstößt, vergeht ca. eine Stunde.

**Meinikat:**

Es geht darum, 120 LKWs in 16 Stunden zu beladen.

**Rese:**

Die Schiffsverladung soll in der Nacht erfolgen, d. h. in der Zeit, in der keine LKW-Verladung stattfindet, also von 22 Uhr bis 6 Uhr. Man darf nicht vergessen, dass sich die Verladung immer Kranzeit mit der Einlagerung teilen muss. Im gleichen Rhythmus, wie die Rollen das Lager verlassen, gehen Rollen aus der Produktion wieder hinein.

**Meinikat:**

Das besondere an diesem Projekt besteht auch in den Ansprüchen

an die Verfügbarkeit der Rechner, die wir zu betreuen haben und an die Netzwerke, die Fa. Palm sich geschaffen hat. Wenn wir 16 Stunden LKW-Verladung machen und die verbleibenden acht Stunden zur Schiffsverladung genutzt werden, dann haben wir in jedem Fall nicht nur kontinuierliche Produktion, mit der wir in den anderen Werken schon fertig werden mussten, sondern nun auch eine 24-stündige Verladung. Die Zielstellung der Fa. Palm ist gewesen, dass wir uns überhaupt keinen Rechnerausfall mehr leisten dürfen. Wir arbeiten deshalb mit zwei parallelen Rechnern, die sich gegenseitig ablösen, falls es doch einmal zu planmäßigem oder unplanmäßigem Ausfall eines Rechners kommt. Der Ausgleich der Rechner erfolgt transaktionshaltig. Jede Transaktion wird auf beide Rechner übernommen. Wir haben zwei völlig gleichwertige Rechner, bei denen einer der Arbeitsrechner und der andere der Backuprechner für jeweils eine Woche ist. Dann wird einfach umgeschaltet, als ob es einen Ausfall gäbe. So haben wir immer die Sicherheit, dass jeder Rechner voll arbeitsfähig ist und die Leute, die damit betraut sind, diesen Übergang so beherrschen, dass er in wenigen Minuten stattfinden kann. Es handelt sich um zwei gleichgroße Rechner. Immer da, wo Kommunikationsschnittstellen sind, müssen diese doppelt angelegt werden. Dies gilt bis zur Anbindung an die Verwaltung in Aalen, wo die Rechner stehen. Wir müssen also auch damit rechnen, dass auf der Seite der Telekom etwas ausfällt und dass dann Funkverbindungen den Datentransfer übernehmen. Es ist mit großer Sorgfalt darauf geachtet worden, dass dabei nirgendwo ein Nadelöhr auftritt.