

KIROW CHRONICLE

AUSGABE 01 / 09.2018



PREMIERE: NEUARTIGER KRAN VERBESSERT WEICHENBAU IN FRANKREICH

INTERVIEW BETRIEBS-
KOSTENMINIMIERUNG

Qualität führt zum ökonomi-
schen Erfolg beim Kunden

PRODUKTSPEKTRUM
ERWEITERT

Kirow nutzt freie Kapazitäten
für Drittfabrikate

ROHBAU
FERTIGGESTELLT

Futuristischer Niemeyer-Bau
in Leipzig nimmt einzigartige
Form an

PREMIERE: NEUARTIGER KRAN VERBESSERT WEICHENBAU IN FRANKREICH

Die Zuverlässigkeit sowie die Verbesserung der Sicherheit des Schienennetzes haben in Frankreich eine hohe Priorität. Aus diesem Grund hatte die staatliche Eisenbahngesellschaft Frankreichs gleich mehrere Lose für den Austausch sowie die Instandhaltung der Weichen ausgeschrieben.

Das Eisenbahnbauunternehmen TSO gewann diese Ausschreibung und steht nun unter anderem vor der Herausforderung, in der Region Ile de France das besonders dichte und stark frequentierte Netz auf den gewünschten Qualitätsstandard zu heben.



↑ Der Multi Tasker KRC 1200 hantiert mit Last, während er unter der Oberleitung arbeitet.

Um diese anspruchsvolle Aufgabe zu meistern, kaufte das Unternehmen TSO den Eisenbahnkran Multi Tasker KRC 1200. Das Besondere daran: Das Kirow-Hebezeug ist das erste in Frankreich, das für diese Aufgabenstellung umfassend geeignet ist. Seine Leistungsstärke liegt darin, dass der Kran auf dem Gleis mit einer am Haken aufgehängten Weiche verfahren kann und diese Weiche unter Umgehung der bestehenden Hindernisse in der Nähe des Gleises zum Verlegeplatz transportiert.

Damit ist dieses schienengebundene Hebezeug das einzige Gerät, das für den Austausch benötigt wird. Es kann sowohl die alte Weiche entfernen und diese in der Nähe des Standorts zur späteren Entsorgung

transportieren sowie die neue Weiche so handhaben, dass sie installiert werden kann, ohne an der Oberleitung die Stromversorgung zu unterbrechen.

Um dies zu ermöglichen, ist der Kran mit einer speziell von Kirow entwickelten Traverse ausgestattet. Nur so kann die Handhabung der imposanten Weichen realisiert werden. Zugleich verfügt er über ein System, das es erlaubt, die Last während des Hebevorgangs über eine Funkfernbedienung in horizontaler Position auszugleichen. Auf diese Weise wird verhindert, dass die Arbeiter das Anschlagen wiederaufnehmen, obwohl die Weiche noch nicht horizontal ist.

Aber die spezielle Traverse hat noch einen weiteren Vorteil: Sie kann ebenerdig eine Weiche direkt von einem Weichenwagen entladen, ohne dass die Arbeiter auf den Wagen steigen müssen, um die Weiche anzuschlagen. Für die Sicherheit auf der Baustelle ist dies ein riesiger Sprung nach vorn. Darüber hinaus spart die Kombination „Kran mit Weichenwagen“ viel Zeit bei der Sperrung des Gleises und überzeugt auch in wirtschaftlicher Hinsicht. Denn ein Montagebereich für den Aufbau der Weiche in unmittelbarer Nähe der Baustelle wird überflüssig.

Zugleich erhöht sich dadurch die Qualität sowie Lebensdauer der Weiche. Denn diese kann nun direkt in der Werkstatt gefertigt werden.

Das angestrebte Ziel im französischen Bahnnetz – die Zahl der neuen Weichen pro Jahr im Vergleich zu herkömmlichen Arbeitsmethoden deutlich zu erhöhen – kann nun Dank des Multi Tasker KRC 1200 erreicht werden. Mit einer maximalen Traglast von 100 Tonnen und einer maximalen Reichweite von 26 Metern hat er dafür die passenden Voraussetzungen.



↑ Der Multi Tasker KRC 1200 kann mit Ausleger in horizontaler Richtung arbeiten.



↑ Der Multi Tasker KRC 1200 fährt in Eigenfahrt mit Last am Haken.

QUALITÄT FÜHRT ZUM ÖKONOMISCHEN ERFOLG BEIM KUNDEN

Seit über 20 Jahren baut die Kirow Schwerlastfahrzeuge für den industriellen Einsatz in Stahlwerken weltweit. Ein Erfolgsmodell im Portfolio ist der Schlackentransporter Slag Taurus, von dem Kirow mehr als 200 Stück gebaut und ausgeliefert hat.

Heute vertrauen alle Betreiber von Schlackentransportern in Deutschland ausschließlich auf den Slag Taurus. Das Erfolgsmodell steht für höchste Sicherheit und größte Wirtschaftlichkeit für den Betreiber.



↑ Schlackentransporter

Ökonomischer Erfolg beim Kunden: Spart der Kunde, indem er sich für ein hochwertiges Produkt von Kirow entscheidet?

Für die wirtschaftliche Gesamtbetrachtung bei einem Schlackentransporter sind die Life Cycle Costs (LCC) ausschlaggebend, da diese ein Vielfaches des Anschaffungspreises ausmachen. Zu den Life Cycle Costs zählen Kosten für Reparaturen, Wartungen, Reifen und der Kraftstoffverbrauch. Vor diesem Hintergrund gewinnt die Produktqualität an Bedeutung, denn auf lange Sicht entscheidet sie über den ökonomischen Erfolg für den Kunden. Eine der

Qualität angemessene Erstinvestition macht sich über die Folgekosten im Betrieb schnell bezahlt.

Kirow ist ein deutscher Qualitätshersteller, der Komponenten ausschließlich namhafter Hersteller verwendet und größten Wert auf Qualität, Service und Sicherheit legt. Die Fertigung des Slag Taurus findet im Leipziger Werk statt, wodurch wir die Ansprüche an die Produktqualität von Beginn an garantieren können.

Die LCC des Slag Taurus fallen dementsprechend gering aus, was unsere Marktanteile in Deutschland deutlich zeigen.

Worin unterscheidet sich der Slag Taurus technisch vom Wettbewerb?

Der Slag Taurus setzt seit dem ersten Fahrzeug konsequent auf einen hohen Grad an Standardisierung, denn es gilt Ausfallzeiten im Betrieb zu vermeiden und gleichzeitig höchste Sicherheitsstandards zu garantieren. Eine langlebige und robuste Auslegung des Tragwerks sowie maximale Sicherheit in Bedienung und Wartung sind hierfür ausschlaggebend. Dieses Paket unterscheidet Kirow ganz wesentlich vom Wettbewerb.

Der hohe Standardisierungsgrad hat für Sie den Vorteil, langjährig im Dauereinsatz erprobte und damit äußerst zuverlässige Fahrzeuge zu erhalten. Vorzeitige und oftmals sehr kostspielige Reparaturen werden dank der robusten Auslegung des Fahrzeuges vermieden, was die geringen Betriebskosten des Slag Taurus belegen. Ersatzteile sind durch eine umfangreiche Lagerhaltung im Kirow-Werk kurzfristig verfügbar. Ausfällen oder gar Fahrzeugstillständen mit hohen Folgekosten für den Betreiber werden somit effektiv vorgebeugt.

Beispielsweise sparen die Kunden durch die spezielle Knicklenkung des Slag Taurus bei einer durchschnittlichen Laufleistung – verglichen mit dem europäischen Wettbewerber – bereits nach einem 6-jährigen Einsatz rund 100.000,00 €.

Weitere 100.000,00 € können bereits nach nur zwei Jahren durch das energieeffiziente Antriebskonzept eingespart werden: Der Antrieb des Slag Taurus verbraucht bis zu zehn Liter weniger pro Betriebsstunde als ältere Antriebe herkömmlicher Hersteller. Hochgerechnet auf eine Nutzung von zehn Jahren kommt allein aus den Kraftstoffkosten eine Ersparnis von 500.000,00 € zusammen.

Ähnliches gilt für die Auswahl und Auslegung von Reifen, einem ebenfalls hohen Kostenblock inner-

halb der Betriebskosten. Für den Slag Taurus werden ausschließlich Reifen hoher und langlebiger Qualität verwendet, die nur soweit ausgelastet werden, dass die Belastung aus der Betriebslast im eindeutig grünen Bereich ist.

Die Mehrkosten des optionalen automatischen Vorabschneiders für den Luftfilter am Dieselmotor amortisieren sich bereits nach nur einem Jahr: Durch den Wegfall der Reinigung des manuellen Vorabschneiders werden täglich zirka drei Minuten Arbeitszeit sowie Stillstand eingespart. Allein die eingesparte Arbeitszeit sorgt bei 300 Einsatztagen und einem Stundensatz von 50 € für einen Ausgleich der Mehrkosten innerhalb von zwölf Monaten.

Was ist das Konzept, das den Slag Taurus so erfolgreich macht?

Die Basis des Kirow-Konzeptes liegt in: Kundennutzen und Kundenorientierung!

Das Verständnis für die aktuellen und auch zukünftigen Anforderungen der Kunden an uns und an das Produkt sind essentiell. Untermauert wird dieses Verständnis mit einem langjährigen und produktübergreifendem Know-How im Unternehmen, einem überzeugendem After-Sales-Service und kundenorientierter Weiterentwicklung.

Bei einer Gesamtkostenbetrachtung über mehrere Jahre im Betrieb bietet der Slag Taurus von Kirow eindeutig das beste Kosten/Nutzen – und damit das beste Preis-/Leistungsverhältnis. Das bestätigen uns viele unserer Kunden wie TKMSS, LogServ, Friedrich und viele andere mehr, indem sie uns seit Jahrzehnten über mehrere Fahrzeuggenerationen treu geblieben sind.

INNOTRANS 2018 – KIROW ZEIGT EQUIPMENT FÜR DEN GLEISBAU

Vom 18. bis 21. September findet die internationale Fachmesse für Bahn- und Verkehrstechnik InnoTrans in Berlin statt. Kirow ist in diesem Jahr wieder in Halle 26, Stand 207 und auf dem Außengelände vertreten.



↑ Neuer Switch Tilter für Vossloh

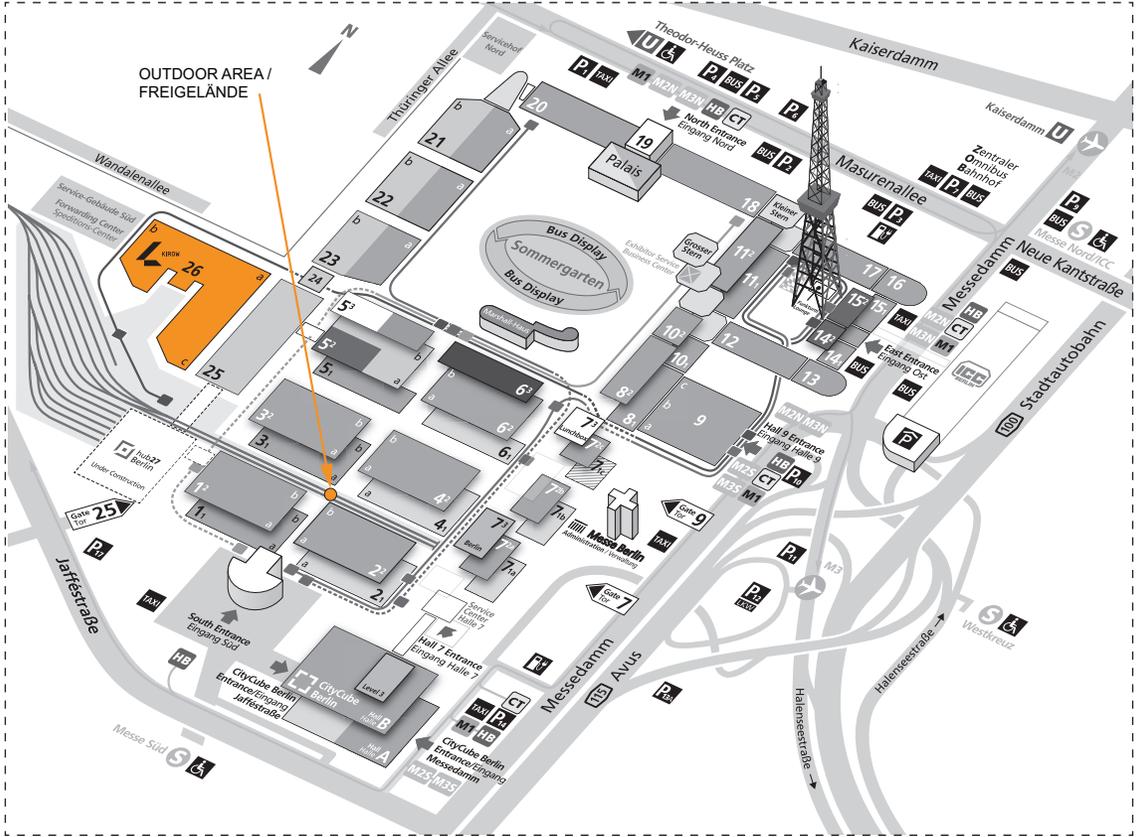
Dank der Unterstützung des Kunden Vossloh wird auf dem Außenstand 4/110 der Weichenwagen Switch Tilter präsentiert, der für Tempo, Präzision und herausragende Arbeitssicherheit im Gleisbau steht. Er ist der erste Weichentransportwagen mit TSI Zulassung bei dem die Ladungsbefestigung und Entriegelung vom Boden aus erfolgt. Dies senkt das Risiko von Unfällen erheblich. Die Plattform, welche für Ladevorgänge nicht betreten werden muss, zeichnet sich zudem durch seine niedrige Plattformhöhe aus, die gerade im Zusammenspiel mit dem Kirow-Eisenbahnkran ein schnelles und sicheres Arbeiten im Schienennetz ermöglicht. Eine Verschiebung der Plattform in horizontaler Position ermöglicht es das Nachbargleis frei zu halten, sodass die Baustellenlogistik reibungslos läuft.

Auf dem Innenstand präsentiert sich Kirow im Sinne der Nachhaltigkeit auch in diesem Jahr mit dem gleichen silbrig glänzenden Messestand wie 2016. Präsentiert werden der Kirow Eisenbahn-Kran Multi Tasker und seine Arbeitsweise im Gleis- und Brückenbau und im Unfalldienst auf der großen

LED-Wand, sowie der Weichenwagen und der Tracklayer. Der Tracklayer ist eine geländegängige Spezialmaschine, die ideal auf eingleisigen Strecken für den Gleisbau eingesetzt werden kann. Abgerundet wird dieses Programm durch das Kirow-Messe-Café, der erhöhten Ebene auf dem Messestand, auf der wir Sie herzlich begrüßen. Gerne beraten wir Sie hier zu Themen des Gleisbaus und Unfalldienstes auf der Schiene und begleiten dies durch kulinarische Kleinigkeiten des Kochs Tibor Herzigkeit und Team, Getränke und Kaffee-Spezialitäten, zubereitet durch einen professionellen Barista.

Tibor Herzigkeit wird im kommenden Jahr das Café im Neubau SPHERE auf dem Kirow Werksgelände übernehmen. Zur Zeit setzen wir dort einen der letzten Entwürfe des brasilianischen Architekten Oscar Niemeyers um.

Wir freuen uns auf eine erfolgreiche Messe und freuen uns auf einen Austausch zu den verschiedensten Themen mit Ihnen.



↑ Geländeplan InnoTrans 2018



↑ Kirow Messestand

ERWEITERTES PRODUKTSPEKTRUM – KIROW NUTZT FREIE KAPAZITÄTEN FÜR DRITTFABRIKATE

Die Fertigungsplanung ist im Projektgeschäft ein zentrales Werkzeug, um Kosten und Auslastung in der Fertigung zu minimieren. Dabei gilt es Unterauslastungen frühzeitig zu erkennen und die freien Kapazitäten am Markt anzubieten.

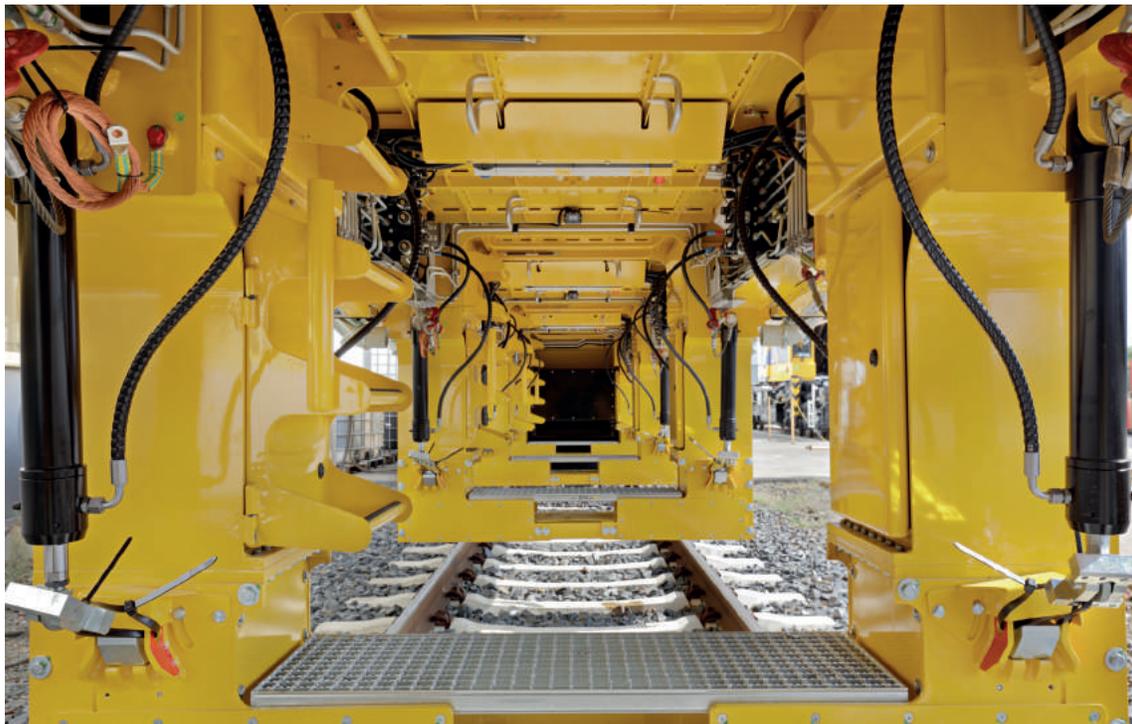
Kirow ist es in den vergangenen Jahren gelungen am Markt Partner zu finden, die unsere Kapazitäten nutzen können und so zur Auslastung der Fertigung in Leipzig beitragen. Unsere Partner können sich dabei auf eine professionelle und pünktliche Projektabwicklung verlassen.

Im Jahre 2016 haben wir uns bei der Vossloh High Speed Grinding GmbH (VHSG) für die Montage von Leitfahrzeug und Systemfahrzeug des neuen Fräszuges HPM 1 beworben und konnten den Auftrag gewinnen. Seitdem dürfen wir die Entwicklung dieses Prototypes aktiv begleiten und stellen sowohl unser Know-How als auch unsere Infrastruktur zur Verfügung. Aus dieser Zusammenarbeit heraus haben wir die Fertigung eines Schleifzuges HSG 2 übernommen. Hier galt es für unsere Stahlbauabteilung neue Herausforderungen anzunehmen.

Im Vergleich zu unseren schweren Kran-Stahlbauten ist der Rahmen für den HSG 2 filigran auskonstruiert und es galt die geforderte Überhöhung im Stahlbau umzusetzen. Mit der richtigen Technologie konnten wir diese Herausforderung meistern. Der Wagen befindet sich momentan in der Montage, die wir gemeinsam mit den Kollegen von VHSG erledigen. Hier zeigt sich auch unsere Flexibilität in der Zusammenarbeit mit unseren Partnern. Durch den Einsatz von Mitarbeitern unserer Partner bei uns vor Ort können wir das Know-How außerhalb der Zeichnung



↑ Schleifzug HSG 2



↑ Aufnahme der Schleifaggregate

gen nutzen und kommen gemeinsam schneller ans Ziel. Eine Verfahrensweise, die wir auch für den Umbau von neun Weichenwagen der Vossloh Logistics GmbH anwenden. Nachdem wir den ersten Wagen erfolgreich umgebaut und auf unserem Gelände getestet haben, werden wir jetzt im zweiwöchigen Rhythmus die Umbauten der Wagen vornehmen.

So eine Zusammenarbeit bringt nicht nur Arbeit mit sich. Der Erfahrungsaustausch bringt beide Partner

in ihren Unternehmungen voran. Unsere Stärke können wir im Stahlbau sowie bei der Montage, Hydraulik und Elektrik ausspielen.

Die innerbetriebliche Infrastruktur mit Mehrspurgleis, Drehbühne und zwei Gleiswagen bietet sich für Dienstleistungen im Schienenfahrzeugsektor an. Dazu sind unsere Partner von der zentralen Lage unseres Standortes in Leipzig und Deutschland begeistert.

ENGAGIERTE PARTNERSCHAFT – KOOPERATION ZWISCHEN VOSSLOH UND KIROW

Vossloh High Speed Grinding (VHSG) entwickelt gemeinsam mit der Maschinenfabrik Liezen (MFL) den innovativen Schienenfräszug HPM-1. Zu diesem Zweck wurde eigens das Joint-Venture Vossloh MFL Rail Milling (VMRM) gegründet. Während die Frästechnik und der Fahrzeugbau von unserem österreichischen Joint-Venture-Partner kommen, konzentriert sich die Entwicklungsleistung seitens Vossloh auf die Energieanlage, die Traktionskette und Fahrzeugsteuerung. Darüber hinaus zeichnet Vossloh verantwortlich für die fahrzeugtechnische Inbetriebnahme und die Zulassung nach §32 EBO. MFL hingegen ist verantwortlich für die frästechnische Inbetriebnahme und das Erlangen der Anwenderfreigabe der Deutschen Bahn AG.

Das über einen Zeitraum von mehreren Jahren angelegte Projekt ist hoch komplex und gekennzeichnet von den Herausforderungen des Prototypenbaus. Mit dem Ziel, die leistungsfähigste und modernste am Markt verfügbare Fräsmaschine zu bauen, haben sich Vossloh und MFL gemeinsam auf die Suche nach einem Partner für die Montage begeben, der die Umsetzung der ehrgeizigen Ziele unterstützen kann.

Im Jahr 2016 wurde über die damals bereits bestehende Verbindung von Vossloh zu HeiterBlick der Kontakt zu Kirow aufgenommen. Schon nach wenigen Gesprächen mit den Verantwortlichen bei Kirow und HeiterBlick war klar, dass Kirow die besten Voraussetzungen für eine engagierte Partnerschaft mitbringen würde. Einen entsprechenden Auftragsingang für die Montage konnte Kirow im Herbst 2016 verbuchen.

Die Projektleitung des Fräszuges und die Geschäftsführung der Häuser MFL und Vossloh hat schnell erkannt, dass der Eisenbahnkranbau bei Kirow, ebenso wie das eigene Projekt, geprägt ist von individuellen Lösungen für verschiedene Kunden. Serienfertigung ist die Ausnahme, kundenspezifische Lösungen sind an der Tagesordnung. Vor allem die Arbeitsweise der Kirow Mitarbeiter fiel positiv auf.

Im Hause Kirow wird kein Dienst nach Vorschrift eng an vorhandenen Zeichnungsvorgaben geleistet. Vielmehr ist jeder Mitarbeiter aufgefordert und bereit, eigenes Know-How und technische Fertigkeiten in die Arbeit einfließen zu lassen. Für Vossloh war es überraschend zu sehen, wie intensiv die Erfahrung der

Mitarbeiter in Detaillösungen einfließt und dadurch übermäßige Vorgaben vermieden werden können. Selten werden Verrohrungs- oder Kabelverlaufspläne benötigt. Man ist in der Lage nach Stromlaufplan, Hydraulik- oder Pneumatikschema zu arbeiten. Aus Sicht des Projektteams ist dies ein wertvolles Alleinstellungsmerkmal von Kirow im Markt. Neben der hohen Kompetenz der Fertigung und Montage sticht der partnerschaftliche Umgang zwischen Kirow und Vossloh ins Auge.

Vossloh und MFL wurden vom ersten Tag an wie willkommene Gäste behandelt. Die Ansprechpartner der involvierten Abteilungen und insbesondere die mit der Projektleitung beauftragte Arbeitsvorbereitung standen bei allen Themen, welche oft auch kurzfristig bearbeitet werden mussten, hilfreich zur Seite.

Der Standort Leipzig mit seiner zentralen Lage ist sehr gut geeignet, um externe Projektpartner, dort wo nötig, schnell einbinden zu können. Die infrastrukturellen Voraussetzungen auf dem Gelände selbst sind optimal für Kirow-Belange.

Vossloh hat nach den positiven Erfahrungen im Projekt „Fräszug HPM-1“ bereits umfangreiche weitere Aufträge bei Kirow platziert. Neben dem Neu- und Umbau von Weichentransportwagen werden nun auch umfangreiche Teile des Hochgeschwindigkeitsschleifzuges HSG bei Kirow gefertigt und montiert. Die bisherige Unterstützung und Zusammenarbeit ist sehr fruchtbar und bei Kirow freut man sich schon jetzt auf die weitere langfristige, professionelle Partnerschaft.



↑ Schienenfräszug HPM-1

NEWS

AUSSERGEWÖHNLICHE ANFORDERUNGEN AN VIER KRANE FÜR BANGLADESH RAILWAYS

Unterschiedliche Spurbreiten, niedrige Lichtraumprofile und geringe zulässige Achslasten bei möglichst hohen Traglasten – das sind die Anforderungen für zwei Breitspur- und zwei Meterspurkrane, an denen die Kirow-Ingenieure aktuell für Bangladesh Railways arbeiten. Kirow ist der einzige Anbieter am Markt, der die Kompetenz besitzt, diese Anforderungen zu realisieren. Mit Erhalt des Auftrages kann die im Jahr 2010 entstandene Partnerschaft zu Bangladesh Railways weitergeführt werden.

Ein Rückblick: Im Jahr 2010 hatte Bangladesh Railways mit der Erneuerung der Kranflotte aus den sechziger Jahren begonnen und sich für solide deutsche Wertarbeit gepaart mit innovativer Kirow Technik entschieden. Die neue Technik stellt für

Bangladesh Railways eine enorme Leistungssteigerung dar und soll über einen Zeitraum von 30 Jahren zuverlässig arbeiten. Deshalb lag der Fokus bei der Produktauswahl im Jahr 2010 auf moderner Technik und Erfahrung. Den Ausschlag für Kirow gaben letztendlich die weltweiten Referenzen vieler Eisenbahngesellschaften.

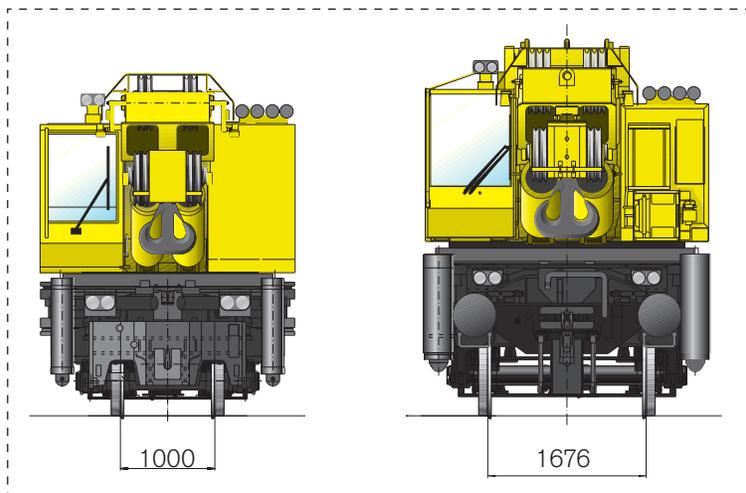
Nach Erhalt der ersten Kirow-Krane sammelte Bangladesh Railways selbst viel Erfahrung mit der neuen Technik. Die Krane mit Teleskopausleger, Neigungsausgleich, flexibler Abstützung und weiteren Vorteilen ermöglichten Bergungsaktionen, die früher gar nicht oder nur sehr umständlich möglich und zudem wesentlich zeitaufwendiger waren. In diesem Lernprozess unterstützte das indische Serviceteam von Kirow bei allen Problemen, war kurzfristig vor Ort und kommunizierte in der Landessprache Bangla.

Kirow einziger Anbieter bei der Ausschreibung 2017

Die beiden im Jahr 2010 erworbenen Krane haben im Hinblick auf Bedienung und Zuverlässigkeit alle Erwartungen übertroffen und waren für Bangladesh Railways der Maßstab für die neue Ausschreibung im Jahr 2017. Wider Erwarten gab es außer Kirow keinen weiteren Anbieter! Das zog eine genaue und langwierige Prüfung der Auftragsvergabe durch den Asian Development Bank (ADB) nach sich, die das Projekt finanziert und strenge Maßstäbe an eine faire Ausschreibung stellt. Die erneute Prüfung ergab, dass Kirow als einziger Anbieter am Markt die Kompetenzen besitzt, um die speziellen Anforderungen zu erfüllen.

Herausforderung: Hohe Traglasten bei geringen Achslasten

Da Bangladesh Railways zwei unterschiedliche Spurbreiten betreibt, 1000 mm im Osten und 1676 mm im Westen, wurden je zwei Krane für die Schmalspur und zwei für die Breitspur bestellt. Die besondere Herausforderung besteht nun in den niedrigen Lichtraumprofilen und niedrigen zulässigen Achslasten bei möglichst hohen Tragkräften. Auf der Schmalspur sind die Achslasten auf 11,5 Tonnen begrenzt und die maximale Bauhöhe beträgt extrem niedrige 3,76 Meter. Trotzdem wird hier ein Lastmoment von 800 m/t erreicht, die maximale Tragkraft beträgt 80 Tonnen. Auf der Breitspur beträgt die maximale Achslast 18 Tonnen und die Bauhöhe 4,12 Meter. Es wird ein Lastmoment von 1500 m/t und 120 Tonnen Tragkraft erreicht.



↑ Eisenbahnkrane für Bangladesh mit verschiedenen Spurbreiten



↑ Multi Tasker KRC 910 MGW auf dem Weg zum Prüffeld

Zum Vergleich: Bei anderen Eisenbahnen sind oft Achslasten von 20 Tonnen und mehr zugelassen und die zulässige Bauhöhe beträgt bis zu 5 Meter. Die besondere Herausforderung bei diesem Projekt liegt also darin mit speziellen Materialien und Komponenten, der langjährigen Erfahrung und dem Können der Kirow-Ingenieure, die geforderten Maximalwerte zu erfüllen oder zu unterschreiten.

Die Krane werden im Herbst 2018 getestet, vom Kunden abgenommen und versandfertig gemacht. Im ersten Halbjahr 2019 erfolgt dann die Inbetriebnahme und Übergabe vor Ort.

ERNEUTES VERTRAUEN: MGW BESTELLT WEITEREN MULTI TASKER

Seit vielen Jahren nutzt die Firma MGW zwei Multi Tasker KRC 810 von Kirow. Mit den beiden Kranen führt die Gleisbaufirma sowohl Weichenumbauten als auch Infrastrukturarbeiten – wie das Setzen von Schallschutzwänden und Bahnsteigplattformen – durch. Jetzt schenkte das Unternehmen MGW den Kranexperten von Kirow erneut sein Vertrauen und gab einen neuen Multi Tasker KRC 910 in Auftrag. Damit erweitert MGW seine Kapazitäten im Gleisbau.

Vor allem die neue Transportstellung des Krans ist von großem Vorteil. Dank der Abstützung des Krans an Ausleger und Gegenlastteleskop

verteilt sich dessen Eigengewicht auf die angrenzenden Schutzwagen. Dadurch erzielt der Kran wesentlich niedrigere Achslasten und kann durch die Erfüllung der Anforderungen an die Streckenklasse CE sowohl in Deutschland als auch in den Anrainerstaaten freizügig verkehren.

Eine weitere Besonderheit: Der Multi Tasker KRC 910 verfügt über höhere Traglasten als sein Bruder der Multi Tasker KRC 810 und das obwohl er eine längere Ausladung hat. Aktuell befindet sich der Kran in der Fertigung. Er wird im Oktober 2018 ausgeliefert und soll auf Basis einer nationalen Zulassung zunächst in Deutschland verkehren. Perspektivisch ist der Einsatz auch in den Nachbarländern angedacht.

NEUER EISENBAHNKRAN FÜR DIE SCHWEIZER BUNDESBAHN

Für die Wartung und Umbauarbeiten der Weichen in ihrem Schienennetz nutzt die Schweizer Bundesbahn (SBB) seit über 20 Jahren Eisenbahnkrane der Firma Kirow. Um einen der altgedienten Krane zu ersetzen, entschied sich die SBB im Dezember 2017 für eine Neuanschaffung.

Die Wahl fiel auf den Multi Tasker KRC 1100, einen Eisenbahnkran, der in dieser Bauart bereits mehrfach in der Schweiz verkehrt. Ausschlaggebend waren dabei die hohen Traglasten von maximal 125 Tonnen bei gleichzeitiger Manövrierfähigkeit.

So kann der Kran aufgrund seiner besonderen, angeschrägten Gegengewichtsform bis zu 16 Grad drehen und gleichzeitig den Zugverkehr auf

dem Nachbargleis passieren lassen. Mit diesen Merkmalen ist der Multi Tasker KRC 1100 ideal für die Verwendung beim Einbau von Hilfsbrücken geeignet.

Indem er in Transportstellung sein Gegengewicht auf einem angrenzenden Schutzwagen ablegt, erzielt der Kran die notwendigen Achslasten, um auf dem gesamten Normalspurnetz der SBB freizügig verkehren zu können. Der Kran befindet sich aktuell bei Kirow in der Fertigung und wird ab April 2019 auf dem Netz der SBB zum Einsatz kommen.

TÜRKISCHE BAHNGESELLSCHAFT TCDD KAUFT ZWEI WEITERE MULTI TASKER

Zwei plus zwei plus zwei – Nach den Jahren 2008 und 2015 hat die tür-

kische Eisenbahngesellschaft 2018 erneut einen Vertrag mit Kirow zur Lieferung von zwei Eisenbahnkranen unterzeichnet und seinem Vertrauen zu Kirow nochmals Ausdruck verliehen. Ab dem zweiten Quartal 2019 wächst somit die Flotte der staatlichen Eisenbahngesellschaft der Türkei „Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları“ (TCDD) auf sechs Kirow-Krane.

Mit dem Multi Tasker KRC 1000 entschied sich der Kunde dabei erneut für einen flexiblen und doch gleichzeitig starken Kran. Mit einer maximalen Tragfähigkeit von 150 Tonnen bei acht Meter Radius spielt er in der Liga der Großen mit. Für den Einsatz im Unfalldienst ist für den KRC 1000 die hohe Tragfähigkeit sowie die schnelle Einsatzbereitschaft ein entscheidendes Kriterium. So legt der KRC 1000 auch im Zugverband sein Gegengewicht



↑ Multi Tasker KRC 1000 für die Türkei mit Prüflast

NEWS

nicht ab und ist daher am Unfallort innerhalb kürzester Zeit einsatzbereit. Die konische Form des Ballastgewichts ermöglicht es außerdem, selbst bei Drehwinkeln von bis zu 30 Grad die rückseitige Ausladung auf zwei Meter Abstand von der Gleismitte zu beschränken. Die rückseitige Infrastruktur beziehungsweise der Verkehr auf dem Nachbargleis wird somit nicht beeinflusst.

TRACKLAYER UND TROLLEYS FÜR WEICHENBAU IN BELGIEN

In Belgien beginnt eine neue Zeitrechnung! Seit 2017 werden auf dem Gleisnetz von Infrabel ausschließlich Weichen mit Betonschwellen eingebaut. Um auch diese wesentlich schwereren Weichen handhaben zu

können, entschied sich die Gleisbau-firma Coghe Werbrouck, die bisher vorrangig mit Zweibegebaggern gearbeitet hatte, für die Investition in eine neue Maschine zur Weichenverlegung. Die Entscheidung fiel auf den Kirow Tracklayer.

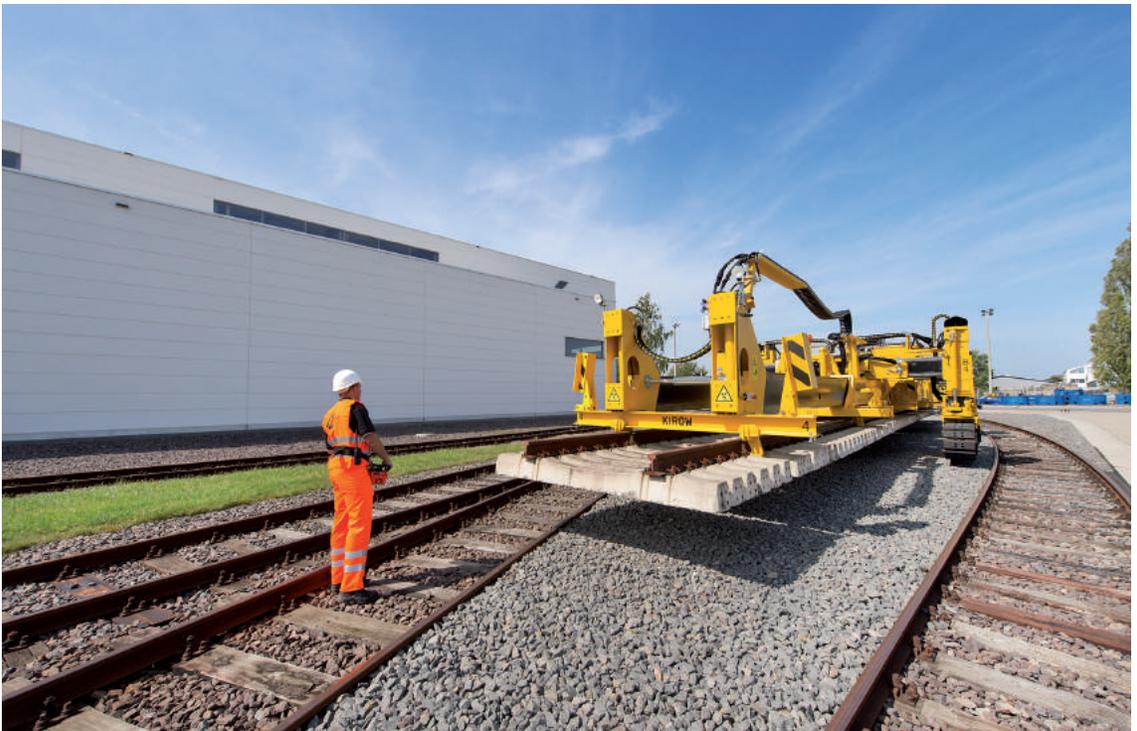
Ausschlaggebend war neben der beachtlichen Traglast des Tracklayers von 36 Tonnen bei Weichenteilen von bis zu 36 Metern Länge, dass Coghe eine Maschine suchte, die vorrangig über die Straße transportiert wird.

Der Tracklayer mit seinen per Funkfernsteuerung teleskopierbaren Stütz- und Raupenbeinen ist dafür prädestiniert. Indem er seine Stützbeine vertikal und horizontal austeleskopiert, bietet er genug

Freiraum damit ein Tiefladewagen unter die Maschine fahren kann. Anschließend werden die Stützbeine wieder eintelekopiert. Der Tracklayer lädt sich somit selbstständig auf dem Tiefladewagen auf und ab.

Da in Belgien der Verlegeort oft mehrere Kilometer vom Aufnahmeort der Weichenteile entfernt ist, konzipierte Kirow zusätzlich zwei selbstangetriebene Trolleys mit je 50 Tonnen Traglast.

Mit Hilfe der Trolleys können sowohl der Tracklayer als auch die Weichenteile problemlos über längere Strecken auf dem Gleis transportiert werden. Auch Hindernisse in der Infrastruktur stellen keine Herausforderung mehr dar.



↑ Tracklayer im Einsatztest



↑ Slag Taurus P90 für Algerien

Der Tracklayer wurde gemeinsam mit den Trolleys Ende 2017 ausgeliefert und hat seither bereits mehr als 30 Weichen verlegt.

FRANZÖSISCHER BAHNBETREIBER INVESTIERT IN MULTI TASKER 100

Ein kleines Zeitfenster für ein komplexes Schienennetz: Für die Reparatur und Wartung der zirka 2.000 Weichen rund um den Bahnhof Paris Saint-Lazare setzt die staatliche Eisenbahngesellschaft Frankreichs (SNCF) auf den Eisenbahnkran Multi Tasker KRC 100 von Kirow.

Die Entscheidung dafür ist folgerichtig. Denn zum Gleisbau und Weichenumbau werden nur sehr kurze Sperrzeiten gewährt, bei denen im Idealfall die Oberleitungen sowie die benachbarten Gleise weiterhin im Betrieb belassen werden können. Der Austausch von Weichenteilen wird fast jede Nacht notwendig. Mit dem Eisenbahnkran Multi Tasker KRC 100 kann dies realisiert und der bisherige

dreistufige Arbeitsablauf wesentlich beschleunigt werden. Wurden bisher mittels Draisinen und Baggern die Weichen entladen, erneuert und abtransportiert, optimiert der Kirow-Kran die gesamten Arbeitsschritte bei laufendem Bahnbetrieb und spart viel Zeit bei Instandhaltung und Wartung dieser wichtigen Infrastruktur. Zudem bietet der Kran einen erhöhten Personenschutz gegenüber den herkömmlichen Methoden.

KIROW LIEFERT VIER SCHLACKENTRANSPORTER FÜR NEUES STAHLWERK IN ALGERIEN

Im algerischen El Milia nimmt Ende 2018 ein neues Stahlwerk den Betrieb auf. Für die dafür notwendigen Schlackentransporter konnte Kirow den Betreiber überzeugen und liefert vier Slag Taurus P 90. Das neue Stahlwerk liegt im „Bel-lara Steel Complex“ in El Milia, etwa 400 Kilometer östlich der Hauptstadt Algiers und wird von SPA Algerian Qatari Steel gebaut, einem privatwirtschaftlich organisierten

Unternehmen unter Beteiligung der Länder Algerien und Qatar. Die SPA Algerian Qatari Steel hatte im Vorfeld intensiv nach der besten Lösung recherchiert und sich letztendlich für den Slag Taurus von Kirow entschieden. Überzeugt haben die hohe Produktivität und Sicherheit, das bessere Gesamtkonzept und die guten Erfahrungen bei Qatar Steel, so dass sich Kirow gegen den Wettbewerb erfolgreich durchgesetzt hat.

Für die anspruchsvollen Aufgaben vor Ort ist der Kirow Slag Taurus P 90 bestens geeignet.

Die Schlackentransporter sind mit kraftvollen Industriemotoren mit einer Leistung von 261 KW (350 PS) ausgestattet. Die Nutzlast von bis zu 100 Tonnen ergibt zusammen mit dem Eigengewicht ein Gesamtzuggewicht von gut 185 Tonnen. Die vier Geräte von Kirow befinden sich bereits auf dem Weg nach Algerien, so dass das Stahlwerk Ende 2018 in Betrieb gehen kann.



↑ Slag Taurus P 90 für Bulgarien

FÜHRENDER STAHL- PRODUZENT SETZT KOMPLETT AUF KIROW

Einer der führenden Stahlproduzenten Europas, die voestalpine GmbH in Linz, stellt den Betrieb vollumfänglich auf Kirow Schlackentransporter um. Bereits im Verlauf der vergangenen Jahre nutzte das Unternehmen in seinem Fuhrpark bereits drei Schlackentransporter vom Typ Kirow Slag Taurus P 60 und erweitert nun die bisher aus drei Fahrzeugen bestehende Flotte um zwei weitere Maschinen dieses Typs.

Der Bestand an anderen Fabrikaten kann nun ausgemustert und der Betrieb vollumfänglich mit Kirow Schlackentransportern realisiert werden. Die sehr guten Erfahrungen und die exzellente Performance haben die voestalpine GmbH ebenso überzeugt wie die hohen Sicherheitsstandards und sehr geringen Betriebskosten.

Zudem ist Kirow seit mehreren Jahren als A-Lieferant gelistet.

Eingesetzt werden Geräte des Typs Slag Taurus P 60 mit einem Eigengewicht und einer Nutzlast von jeweils zirka 60 Tonnen. Die Motorisierung besteht aus einem robusten Industriemotor mit einer Leistung von 224 KW (300 PS). Der Dieselmotor erfüllt die Anforderungen der Abgasstufe 4 final und ist entsprechend zertifiziert. Der integrierte Dieselpartikelfilter reduziert die Rußpartikel. Die thermische und chemische Abgasnachbehandlung erfolgt durch Einspritzten von Harnstoff.

MASSGESCHNEIDERTE SCHLACKENTRANSPORTER FÜR EFFIZIENTERE KUPFER- PRODUKTION BEI AURUBIS

Speziell für Aurubis Bulgarien, eine Tochterfirma von Aurubis Hamburg, hat Kirow den Schlackentranspor-

ter Slag Taurus P 90 in einer sehr flexiblen Ausführung entwickelt. Er kommt in der Kupferhütte von Aurubis Bulgarien zum Einsatz, die seit 1958 Kupferkathoden aus Kupferkonzentrat und Recyclingmaterialien produziert. In engem Zusammenhang mit dem Recyclinggedanken steht die Methode der Kristallisierung der anfallenden Kupferschlacke bei der Produktion von Kupfer. Im Gegensatz zum bisherigen Schlackenhandling mit einer Flüssigkipfung kühlt bei der Kristallisierung die Schlacke in Schlackenkübeln über einen längeren Zeitraum ab.

Im Ergebnis kann ein größerer Anteil von Rohkupfer aus der anfallenden Konverter- und Ofenschlacke zurückgewonnen werden, was die getätigten Investitionen in relativ kurzer Zeit amortisiert. Für das Kübelhandling benötigt Aurubis Bulgarien eine größere Anzahl an Schlackenkübeln und bestellte zwei Schlackentransporter P 90 bei Kirow.

Die Herausforderung bei diesem Projekt war die Erstellung einer maßgeschneiderten Gesamtlösung für den Kunden, was durch eine sehr enge Zusammenarbeit mit den verschiedenen Kübel- und Transferwagenherstellern gelang. Denn neben dem permanenten Schlackenkübelhandling auf dem Kühlfeld und an der angeschlossenen Schlackendeponie müssen die Schlackenkübel auch von den Transferwagen der Bahnanlieferung gehandelt werden. Dank des kraftvollen Industriemotors mit einer Leistung von 261 KW (350 PS) erreichen die Schlackentransporter eine Nutzlast von rund

90 Tonnen. Zusammen mit dem Eigengewicht ergibt dies ein Gesamtzuggewicht von zirka 172 Tonnen. Die Fahrzeuge sind derzeit in der Produktion und werden im Herbst 2018 ausgeliefert.

THYSSENKRUPP SETZT AUF LANGFRISTIGE KOOPERATION MIT KIROW

ThyssenKrupp bestellt die dritte Lieferung in 15 Jahren und bestätigt: Langjährige Geschäftsbeziehungen sind bei Kirow die Regel. Das betrifft Kunden und Lieferanten gleichermaßen. So wird gemeinsam erworbenes Wissen zielgerichtet zum Nutzen aller Beteiligten angewendet, Produkte und Prozesse werden optimiert. Das Konzept überzeugt

und so darf Kirow zum dritten Mal Schlackentransporter liefern.

Der jüngst ausgelöste Auftrag umfasst einen Schlackentransporter Slag Taurus P 80 für unseren Kunden ThyssenKrupp MillServices & Systems GmbH (TKMSS). In der zweiten Jahreshälfte 2018 wird das Gerät nach Duisburg an die Hüttenwerke Krupp Mannesmann (HKM) geliefert, wo bereits fünf Kirow Schlackentransporter im Einsatz sind.

Der Slag Taurus P 80 arbeitet mit einem Gesamtzuggewicht von 150 Tonnen bei einem Eigengewicht von etwa 75 Tonnen und besticht durch seine hohe Arbeitsgeschwindigkeit. Die Ingenieure von Kirow realisierten hierbei eine spe-

zielle konstruktive Ausführung der Kippeinrichtung, die dem Betreiber schnelle und effiziente Arbeitszyklen ermöglichen. Deshalb werden die neuen Fahrzeuge in der Regel direkt für den regulären Betrieb eingesetzt. Die betagten Geräte, die entsprechend viele Betriebsstunden auf dem Zähler haben, dienen als Standby- oder Ersatzfahrzeuge. Im Falle von Engpässen, zum Beispiel durch Wartungs- oder Reparaturarbeiten an den Einsatzfahrzeugen, kommen dann die Standby-Fahrzeuge zum Einsatz. So wird der kontinuierliche Ablauf im Stahlwerk sichergestellt, enorme Aufwände bei einer Unterbrechung minimiert und zusätzliche Kosten vermieden.



↑ Slag Taurus P 80 HKM

NEWS

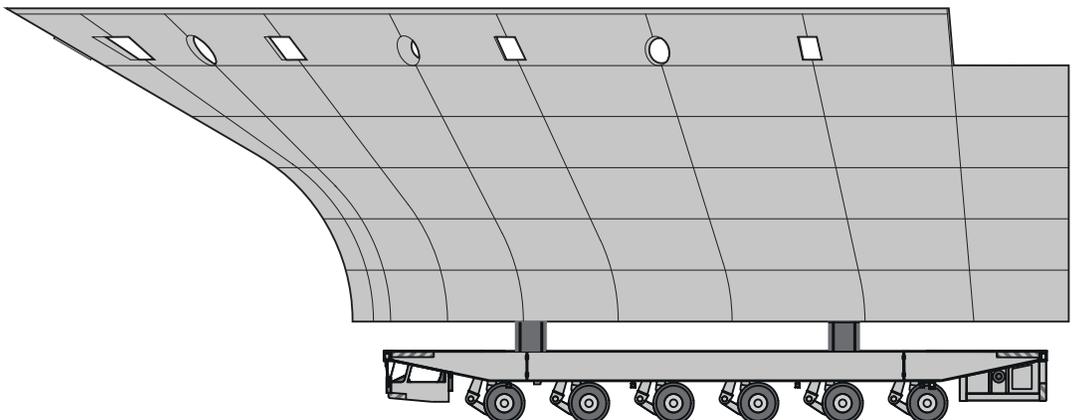
SCHIFFSBAU AUF HÖCHSTEM NIVEAU MIT KIROW TRANSPORTERN

Für den anspruchsvollen Transport von Schiffbaumodulen, hat sich die MV-Werft in Stralsund für einen weiteren Kirow Multi Mover S 380 H entschieden. Die Erweiterung und Ergänzung der Transportlogistik ist nötig, um 184 Meter lange Luxus-Kreuzfahrtschiffe bauen zu können. Die Schiffe der Endeavour Klasse sind so konzipiert, dass sie bis zu ein Meter dickes Eis brechen können und somit unter anderem für Polarexpeditionen auf allerhöchstem Niveau prädestiniert sind.

Der Kirow Multi Mover S 380 H ist für die Arbeit auf dem Werftgelände hervorragend geeignet. Er bietet bei vergleichsweise kompakten Abmessungen höchste Leistungsfähigkeit und Beweglichkeit auf engstem Raum. Dank der elektronischen Lenkung und der Koppelmöglichkeit mehrerer Fahrzeuge ist der Kirow Multi Mover S die ideale Lösung für den Transport und das genaue Positionieren von sehr großen Sektionen. Komplizierte Manövrieraufgaben sind dank der sehr komfortablen Bedienung über Funkfernsteuerung gut zu meistern. Der Transporter hat bei Abmessungen von zirka 18 x 6 Metern ein Eigengewicht von rund 74 Ton-

nen und eine Nutzlast von maximal 380 Tonnen. Angetrieben wird die Maschine über einen Deutz 6-Zylinder Dieselmotor mit einer Leistung von 370 PS. Ausgestattet mit der neuesten Abgasnachbehandlung der Stufe 4 erfüllt er alle Anforderungen.

Zum Einsatz kommt der Kirow Multi Mover S in der ehemaligen Volkswerft in Stralsund. Nach einer bewegten Vergangenheit gehört diese inzwischen zum MV-Werften Verbund mit den weiteren Standorten Wismar und Rostock. Eigentümer ist seit März 2016 das malaysisch-chinesische Schiffahrtsunternehmen Genting mit Sitz in Hongkong.



ROHBAU FERTIGGESTELLT – FUTURISTISCHER NIEMEYER-BAU IN LEIPZIG NIMMT EINZIGARTIGE FORM AN

Harald Kern bewegt sich elegant und anmutig wie eine Katze. Mühelos und freihändig steigt er die Leiterstufen zur Baustelle hinauf, lässt Kabel und Bauinstrumente unbeachtet liegen. Auf jenem Plateau angekommen, auf dem sich in Zukunft bis zu 60 Personen über den Dächern Leipzigs ihr Essen schmecken lassen werden, sprühen die Augen des 48-jährigen Architekten vor Glanz. „Ich hatte bislang an keinem vergleichbaren Objekt mitgewirkt“, beschreibt er seine Gedanken. „Das Projekt ist unvergleichbar und eine ungemeine Ehre für mich. Ich war schon immer riesiger Fan von Niemeyer, und dass ich nun dabei sein darf, ist ein wahrer Glücksfall.“



↑ Der asymmetrische Turmbau im Rohbau. Warten auf die Fassade ...

Ähnlich bewertet die gesamte Architekturszene das verwegene Bauvorhaben, das im Leipziger Stadtteil Plagwitz seit April 2017 umgesetzt wird:

Nach einem Entwurf des brasilianischen Stararchitekten Oscar Niemeyer soll nach insgesamt zwei Jahren Bauzeit eine futuristische Stahlbeton-Kugel mit einem Durchmesser von zwölf Metern über dem Gelände der Leipziger Kirow-Werke schweben. Mitte 2019 soll das öffentlich zugängliche Schmuckstück namens SPHERE auf zwei Etagen ein Restaurant

und eine Bar beherbergen – und damit auch ein Stück brasilianische Moderne ins Kreativviertel im Leipziger Westen bringen.

Und er, Harald Kern, verantwortet den Bau dieses architektonischen Ausrufezeichens als ausführender Architekt. Zur Seite steht ihm jener Mann, der den 2012 verstorbenen Visionär Niemeyer so gut wie kaum ein anderer kannte: Jair Rojas Valera, der zu Lebzeiten der engste Vertraute des Baukünstlers und über Jahrzehnte dessen Assistent war. „Er ist der

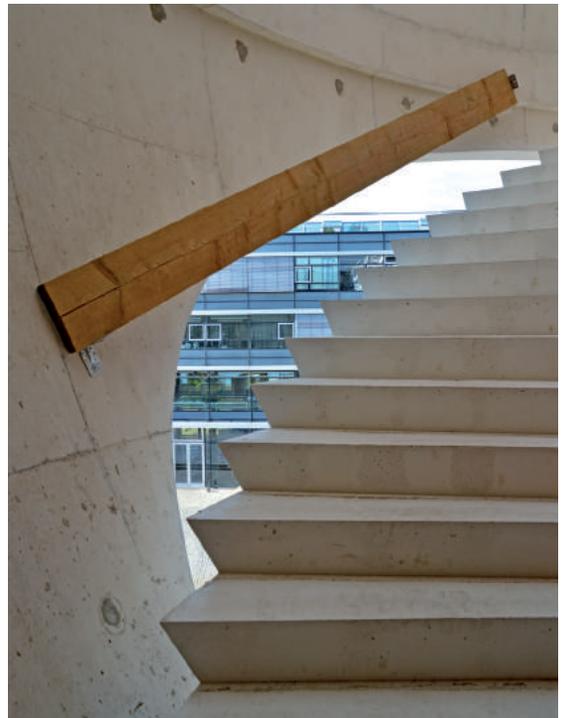
Einzig, der die Linienführung, die Raumproportionen, die Materialien überhaupt fassen und vermitteln kann“, beschreibt Kern die Kooperation mit seinem brasilianischen Kollegen. „Über die Zusammenarbeit, die auch zu einer Freundschaft und Partnerschaft geworden ist, bin ich sehr glücklich. Ohne ihn hätten wir das niemals realisieren können. Wir hätten maximal interpretieren können, aber ich glaube nicht, dass wir Niemeyer vollends gerecht geworden wären“, so der gebürtige Allgäuer, der seit über 20 Jahren in Leipzig lebt.

Ein Jahr nach Grundsteinlegung hat die Kugel bereits Form angenommen, sind größere Betonierarbeiten sowie der Bau der oberen und unteren Halbschale samt Äquator bereits abgeschlossen. „Zwei Drittel des Klimmzugs sind bereits geschafft“, sagt Kern. „Der Rohbau ist so gut wie fertig. Die ganzen Hürden, die ein Bauwerk dieser Qualität und Beschaffenheit mit sich bringen, haben wir sehr gut gemeistert.“ Es folgen Retouchierarbeiten am weißen Beton und später der Innenausbau der zwei Etagen. „Unter normalen Umständen wäre eine Kugel relativ einfach umzusetzen, aber diese Kugel lebt eben durch die großen Fensterauschnitte. Zudem muss man bedenken, dass wir die Kugel in zwei Betonierabschnitten gebaut haben“, beschreibt Kern die besonderen Herausforderungen. „Das war technologisch nicht anders möglich. Die Kugel an sich trägt aber erst, wenn die Schalen vereint sind und die obere Schale ihre volle Tragkraft entwickelt hat.“

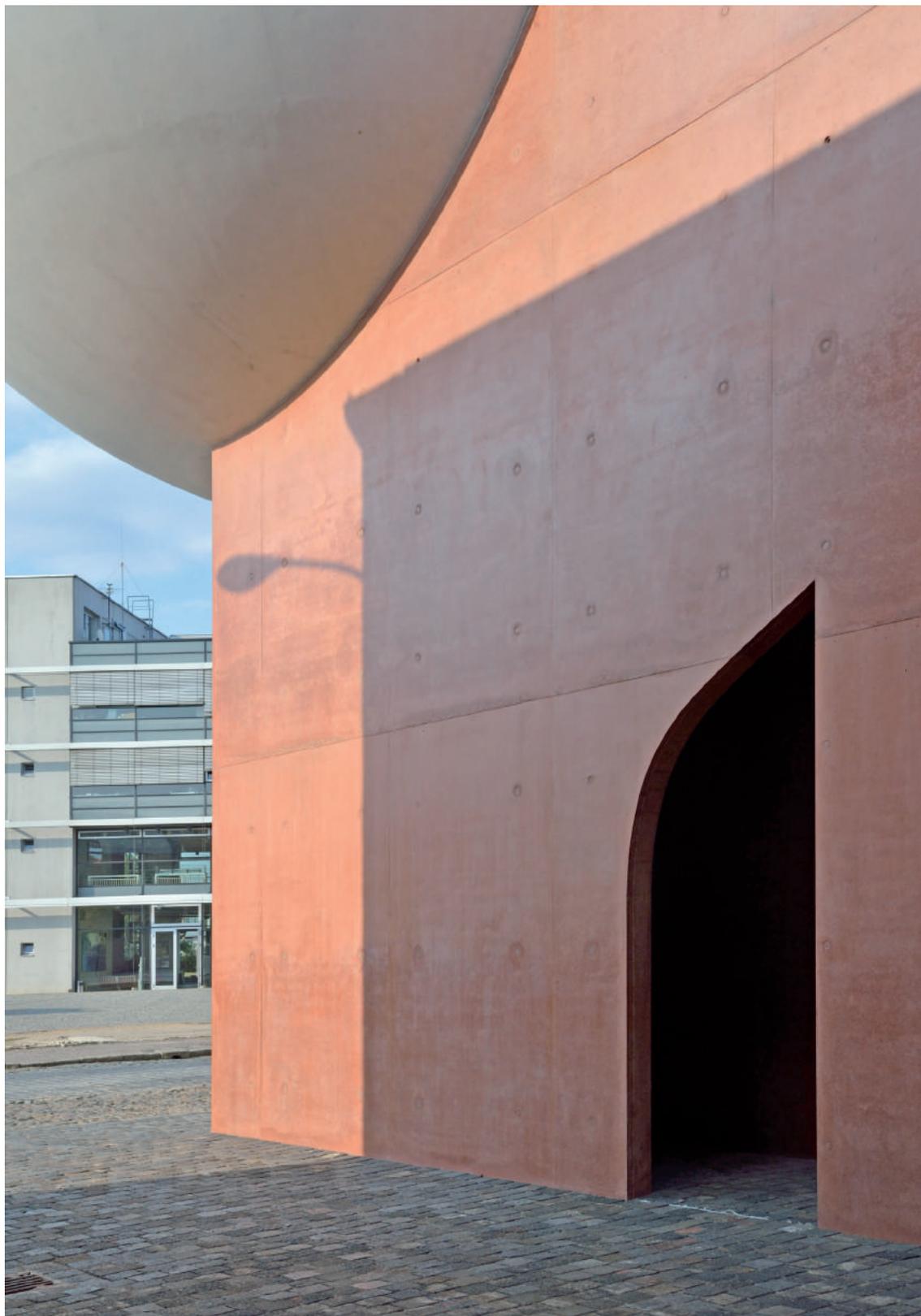
Ein weiteres einzigartiges Attribut des künftigen architektonischen Aushängeschildes stellt die Verglasung dar. Diese wird aus schaltbaren Flüssigkristallfenstermodulen bestehen, die mit einem Klick der blendenden Sonne Einhalt gebieten. Eine Technologie, die den poetischen Vorstellungen Niemeyers gerecht wird – ähnlich einem begehbaren Auge. „Der nächste Schritt ist, dass die Kugel mit einer Stahl-Glas-Kuppel geschlossen wird. Das System wird selbstverschattend sein“, erklärt Kern. „Dadurch spart man sich auch bei grellem Sonnenschein die Sonnenbrille. Das wird eine sehr besondere Verglasung.“ Dass einer der wohl letzten Entwürfe Niemeyers überhaupt in Leipzig umgesetzt werden kann, ist dem Chef der Kirow-Werke Ludwig Koehne zu verdanken. Der Eigentümer des Werks für Eisenbahnkrane und Schlackentransporter schrieb 2011 einen Brief an den Architekten mit der Bitte um einen Entwurf für ein Restaurant, das auf dem Gelände seines Betriebes entstehen soll. Niemeyer lud Koehne

nach Brasilien ein, zeichnete mit Filzstift Entwürfe aus verschiedenen Perspektiven. „Der fertige Bau wird nicht nur für Kirow eine Landmarke setzen, sondern auch für die Stadt Leipzig“, schätzt Kern ein, der in Augsburg, Sydney und Leipzig Architektur studiert hatte.

Er selbst war zur Vorbereitung auf dieses Prestige-projekt zweimal in Brasilien, hat sich viele der berühmten Niemeyer-Bauten im ganzen Land angeschaut und mit Jair Valera in Rio de Janeiro gearbeitet. Danach folgten Gegenbesuche, reiste Niemeyers rechte Hand auch dreimal in die Messestadt, um die Arbeiten zu begleiten, „unter anderem, als die Kugel schon zur Hälfte fertig betoniert war“, sagt Kern, der im Zuge dieses Projekts auch zahlreiche interessierte Anfragen aus der Baubranche erhalten hatte. Er freut sich wie ein kleines Kind darauf, das im kommenden Jahr vollendete Schmuckstück nutzen zu können. „Meinen ersten Rotwein mit Blick aus diesem einzigartigen Raum werde ich mir richtig schmecken lassen.“ Beim Gedanken daran werden seine Worte von einem Lächeln begleitet und erneut ist der Glanz in seinen Augen unverkennbar. Fast genauso strahlend wie die künftige Glasfassade der SPHERE-Kugel, wenn der Bau 2019 vollendet sein wird.



↑ Die geschwungene Treppe von der Bar- zur Restaurantebene



↑ Eingang in typischer Oscar Niemeyer-Manier



IMPRESSUM

HERAUSGEBER

KIROW ARDELT GMBH
SPINNEREISTRASSE 13
04179 LEIPZIG

TELEFON +49 (0) 341.4953 0
FAX +49 (0) 341.4953 108
EMAIL MARKETING@KIROW.DE
WWW KIROW.DE

REDAKTION

Kirow
Frank Schütze/priori relations
André Hoffmann/
Westend communication
Vossloh High Speed Grinding

BILDER

Kirow
Hans-Georg Gaul
Margret Hoppe
Roger Mandt
Sven Fritzsch

LAYOUT

Kirow

SATZ UND DRUCK

Druckerei Böhlau, Leipzig
www.druckerei-boehlau.de

