

KIROW CHRONICLE

AUSGABE 02 / 12.2019



DREI NEUE SCHLACKENTRANSPORTER FÜR STAHLWERK IN DÜNKIRCHEN

KIROW IN DER NÄHE
DES EIFFELTURMS

Einsatz für den Multi Tasker
1200 von TSO in Paris

DAS FLÜSTERMOBIL –
DER LEISE SLAG TAURUS

Lärmkontingente von Stahl-
werken schonen

HOHER BESUCH
BEI KIROW

Die Railway Engineers'
Association (REA) zu Gast in
Leipzig

DER KRC 1200 TSO IM HERZEN VON PARIS

Die SNCF nimmt den Vorschlag des Gleisbauunternehmens TSO an, den KRC 1200 für die Gleisverlegearbeiten im Tunnel der Linie C/RER in der Nähe des Eiffelturms einzusetzen.



Schnell und sicher konnten die alten Gleise entfernt, spezielle Fundamentarbeiten durchgeführt und anschließend die neuen Gleise eingebaut werden. Mit Hilfe des Multi Taskers wurde ein ca. sieben Meter breites und 38 Tonnen schweres Kreuzungsteil millimetergenau in diesem Stadttunnel ausgetauscht.

Die Baustelle befand sich am Fuße des Eiffelturms, genau an einer hoch frequentierten Bahnlinie zwischen dem Bahnhof „Invalides“ und der Straßenbrücke „Pont de l’Alma“. Daher war es extrem wichtig, die Sperrzeiten möglichst gering zu halten. Der Kirow Kran machte das Verlegen der Weiche in nur einem Arbeitsgang möglich, was die Sperrzeiten der Strecke auf ein Minimum reduzierte. Der Bahnverkehr konnte in kürzester Zeit wieder aufgenommen werden.

Die Größe und das Gewicht des Kreuzungsteils erschwerten die Arbeitsbedingungen, was für den Multi Tasker kein Problem darstellte. Ohne ihn hätte die

Weiche in mehrere Teile zerlegt transportiert werden müssen. Dies kann die Qualität beeinträchtigen und hätte zu längeren Sperrzeiten geführt.

Außerdem ermöglichte der Kirow Eisenbahnkran eine sichere Arbeitsweise, da er einen Meilenstein in der Steigerung der Betriebssicherheit setzt. Es war nur wenig Personal erforderlich, was die Sicherheit vor Ort verstärkte. Das Kreuzungsteil musste lediglich vom Bodenpersonal an der Traverse befestigt und nach Transport und Positionierung wieder entfernt werden, um die Verlegungsarbeiten abschließen zu können. Den Rest erledigte der Kran allein.

Der Multi Tasker hat diese Aufgabe zur vollsten Zufriedenheit gemeistert und schnell sowie sicher auf engstem Raum im Tunnel gearbeitet. Aber auch alle Beteiligten haben hervorragende Arbeit geleistet.

Flexibilität ist ein hohes Gut und in der heutigen Zeit keineswegs selbstverständlich. Vielen Dank dafür!





DREI NEUE SCHLACKENTRANSPORTER FÜR STAHLWERK IN DÜNKIRCHEN

Der weltweit größte Stahlproduzent ArcelorMittal betreibt in Dünkirchen eines der größten Werke in Europa.

Dünkirchen ist die nördlichste Stadt Frankreichs, unmittelbar am Ärmelkanal und nur wenige Kilometer von der belgischen Grenze gelegen. Den Schlacken-transport im Stahlwerk erledigten bis vor kurzem drei Kirow Schlackentransporter mit jeweils 80 Tonnen Nutzlast.

Mit größeren Fahrzeugen von Kirow hat SGA als neuer Dienstleister die Weichen für die Zukunft gestellt. Bei dem Unternehmen handelt es sich um ein Joint-Venture des weltweit agierenden Stahlwerksdienstleisters Phoenix mit dem französischen Baukonzern Eiffage.

Grund für die Entscheidung zugunsten der drei Slag Taurus P 95 waren die exzellenten Erfahrungen mit Kirow Transportern an anderen Standorten. Ausschlaggebend waren insbesondere die hohe Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit in Verbindung mit niedrigen Lebenszykluskosten, die aufgrund des großen Wettbewerbs und hohen Kostendrucks in der Stahlindustrie immer mehr im Vordergrund stehen.

Die drei neuen Kirow Slag Taurus P 95 haben eine Nutzlast von 95 Tonnen im Dauerbetrieb und 105 Tonnen im Einzelbetrieb. Damit kann der Betreiber der Arbeitsgeräte auf mögliche Kapazitätserhöhungen des Stahlwerks in der Zukunft reagieren.

Die Kirow Slag Taurus P 95 sind mit modernen Dieselmotoren mit 280 KW ausgestattet. Hierbei handelt es sich um die ersten Schlackentransporter in Europa, welche die für Industriefahrzeuge gültige Abgasnorm Stufe 5 erfüllen. Kirow unterstreicht damit seine Technologieführerschaft sowie seine Verantwortung als Hersteller für die Umwelt.

Das Kirow Sicherheitskonzept an sich hat bereits viele andere Kunden weltweit überzeugt und sich über Jahre bewährt. Mit den drei neuen Fahrzeugen in Dünkirchen erweitert Kirow außerdem seine Referenzen in dieser Nutzlastklasse.



DAS FLÜSTERMOBIL – MIT DEM LEISEN SLAG TAURUS DIE LÄRMKONTINGENTE VON STAHLWERKEN SCHONEN

Die Lech-Stahlwerke (LSW) in Meitingen sind das einzige verbliebene Stahlwerk im Freistaat Bayern. Mit zwei Elektroöfen werden bei einer Jahresproduktionskapazität von bis zu 1,2 Millionen Tonnen sehr erfolgreich Qualitäts- und Baustahl sowie Betonstahl erzeugt und vertrieben. Hauptabnehmer sind Unternehmen aus dem Bereich Automotive, dem Maschinen- und Anlagenbau sowie der Bauindustrie.

Bei der Stahlerzeugung fällt auch in Meitingen eine große Menge Schlacke an, die flüssig transportiert, aufbereitet und mangels geeigneter Absatzmöglichkeiten größtenteils deponiert werden muss.

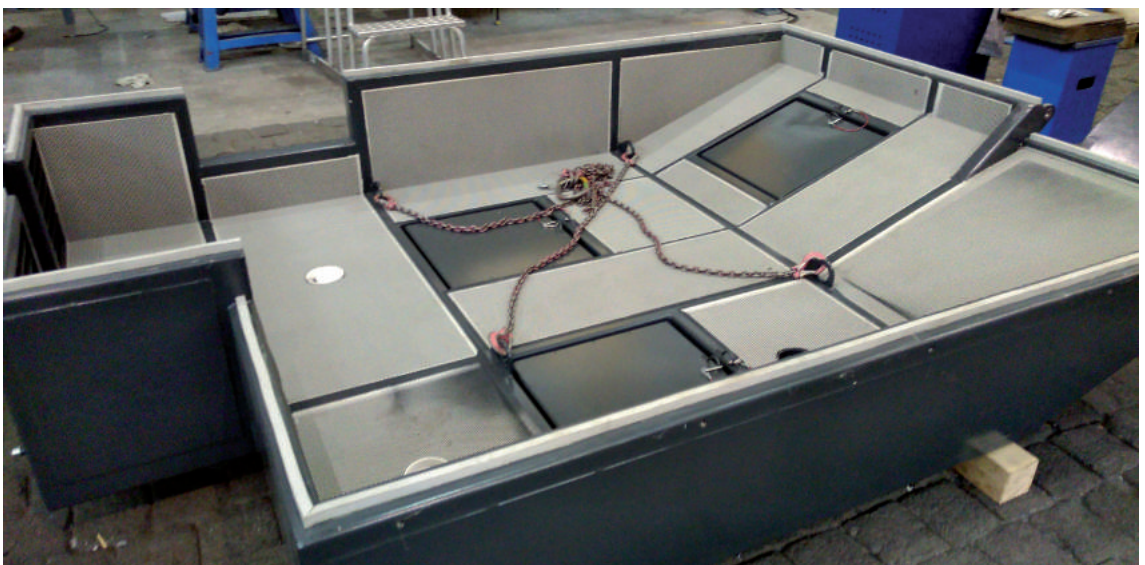
Seit 2009 werden bei den Lech-Stahlwerken Schlackentransporter Slag Taurus P 50 von Kirow eingesetzt. Aufgrund von zunehmenden Lärmschutzanforderungen – das Werk befindet sich nahe der Ortschaft Herbertshofen – wurde es für LSW immer schwieriger konventionelle Maschinen einzusetzen. Vor allem die Lärmkontingente in Nachtschichten wurden zum Problem.

Bereits 2013 wurde deshalb der erste schallgekapselte Schlackentransporter P 50 von Kirow in den Dienst gestellt. Eine kostenintensive, aber weitsichtige Entscheidung für die Aufrechterhaltung des Betriebes. Bei lediglich 72 db(A) Schallpegel unter voller Motordrehzahl war die Lärmemission bei den Anwohnern plötzlich kein Thema mehr und das Flüstermobil war sofort Rückgrat der Schlackenentsorgung.

Der komplette Triebkopf des Schlackentransporters musste durch die Kirow Ingenieure komplett umgestaltet werden. Sowohl die gesamte Ansaugluft als auch die komplette Abluft des Kühlers beziehungsweise Antriebs wird bei der Schallkapsel-Lösung mehrere Male komplett umgelenkt. Der komplette Motorraum mit den lärmverursachenden Komponenten, wie z.B. Lüfter, Dieselmotor, Getriebe und Hydraulikpumpen mussten durch neu entwickelte Abdeckungen hermetisch abgedichtet werden.

Die ca. 100 Millimeter dicken Wände der Schallschutzhaube sind speziell ausgekleidet, um Schall zu absorbieren. Trotzdem mussten die Ingenieure hohes Augenmerk auf die Zugänglichkeit der Komponenten legen. Die ganzen Filter wurden deshalb zusammengefasst und gut zugänglich angebracht. Die Schallschutzhaube kann zudem, wie vom normalen Slag Taurus bekannt, hydraulisch geöffnet werden.

Aufgrund der guten Erfahrungen bei der Lärmreduzierung und der hohen Einsatzverfügbarkeit



↑ Bodenwanne der Schallkapsel

im Betrieb sowie der sehr niedrigen Betriebskosten wurde 2018 von den Lech-Stahlwerken ein weiteres Flüstermobil Slag Taurus P 50 bei Kirow bestellt und nach einem Jahr Bauzeit geliefert.

Aufgrund von Änderungen in der Abgasgesetzgebung wurde ein neuer Dieselmotor mit Harnstoffeinspritzung und umfangreicher Abgasnachbehandlung eingesetzt. Angetrieben wird der neue „Schlacki“ von einem Caterpillar – Industriemotor mit neun Liter Hubraum und 224 KW/300 PS.

Mit diesem Antrieb sinken die Verbrauchswerte auf ca. 14-15 Liter Kraftstoff pro Betriebsstunde, was Betriebskosten signifikant senkt und die Nachhaltigkeit der Investition unterstreicht.

Trotz Schallkapsel konnte das Fahrzeug für die engen Verhältnisse im Werk sehr kompakt gestaltet werden. Mit einer Länge von nur 10,8 Meter, einer Breite von 4,2 Meter und einem Lenkwinkel von +/-55 Grad können alle Positionen mit Leichtigkeit angefahren werden.



NEUER WIND IN DEN OSTSEEWERFTEN – KIROW IST MIT EINEM WEITEREN MULTI MOVER IN STRALSUND DABEI

Seit 1997 gehören Werfttransporter zur Produktpalette von Kirow. Der Erste wurde an die damalige Völkswerft Stralsund pünktlich zur feierlichen Eröffnung der Werft geliefert und begründete die Baureihe der Multi Mover.

1998 folgte ein zweites baugleiches Fahrzeug, welches mit dem Schwesterfahrzeug koppelfähig war und im Verband quer oder längsgekoppelt große Schiffssektionen in der Werft transportierte. Damals konnte Kirow unter Beweis stellen, dass in kürzester Zeit völlig neue Maschinen entwickelt werden können und dabei auch komplexe Zusatzanforderungen erfüllt werden können.

2008 wurde ein weiterer Multi Mover geliefert, der wegen des technischen Fortschritts und den gestiegenen Anforderungen des Kunden nicht baugleich ausgeführt wurde. Die Bestellung eines zweiten, dazu koppelfähigen, Fahrzeugs verzögerte sich lange wegen der schwierigen wirtschaftlichen Situation der Werft.

Ende 2018 konnte nun das vierte Fahrzeug an die Werft übergeben werden, welches am 22. Januar 2019 seine erste Lastfahrt in Kopplung mit dem 2008 Gelieferten unternahm.

In den zehn Jahren zwischen den Inbetriebnahme-Terminen änderten sich rechtliche Rahmenbedingungen und Sicherheitsanforderungen. Kernkomponenten wurden durch deren Lieferanten abgekündigt. So ergaben sich tiefgreifende Änderungen am Steuerungssystem, neue Bremsachsen kamen zum Einsatz und es musste ein Dieselmotor entsprechend der gültigen Abgasstufe eingesetzt werden. Die Komplexität der Systeme vervielfältigte sich dabei enorm.



↑ Multi Mover S380H bei der ersten Koppelfahrt



↑ Routiniert läuft es auch bei schlechter Witterung: Hier wird ein Seitenteil eines Kreuzfahrtschiffes der Global Class von der Lackierhalle zur Montage gefahren. Mit 330 Tonnen ist diese Sektion eher ein Leichtgewicht, die Abmessungen sind mit 26 Meter x 36 Meter anspruchsvoll.

Das 2008 gelieferte Fahrzeug musste bezüglich der Steuerung ebenfalls auf Stand gebracht werden, um im Zusammenspiel mit dem neuen Fahrzeug Koppelfahrten sicher darstellen zu können.

So anstrengend die Fertigstellung der beiden Multi Mover war, heute – ca. ein Jahr nach Übergabe – können sich alle Beteiligten sicher sein, dass sie mit ihrer Arbeit ein gutes Ergebnis erzielt haben. Die Fahrzeuge laufen beim Kunden störungsfrei und zu dessen Zufriedenheit.

Seit die ehemalige Volkswerft im MV-Werftenverbund integriert ist, werden dort Großsektionen für Kreuzfahrtschiffe gefertigt, die per Ponton an die Standorte Wismar und Warnemünde geliefert werden.

Am Standort Stralsund werden Schiffe der Endeavor Class gebaut, wovon das erste am 21. Dezember 2019 zu Wasser gelassen werden soll.

Es handelt sich bei dieser Bauart nicht um herkömmliche Kreuzfahrtschiffe, sondern eher um Megayachten, die durch Bauart und Zusatzausrüstung gleichermaßen für Tropen, als auch Polarregionen gerüstet sind.

Mit etwa 50 Koppelfahrten und mehr als 100 Einzelfahrten haben die Kirow Multi Mover dazu ihren Beitrag geleistet.

ENGAGIERTE PARTNERSCHAFT – KOOPERATION ZWISCHEN MÖSER UND KIROW

Seit 2019 wird der Metro Grinder C / Ro-V149.3 bei Kirow montiert. Es handelt sich dabei um ein Produkt der Firma Möser Maschinenbau GmbH, welche die Maschinen auch in ihrem Namen vertreibt.

SCHIENENSCHLEIFFAHRZEUGE

Schienen-schleiffahrzeuge kommen vor allem bei der Instandhaltung der Schienennetze zum Einsatz. Je nach Ausrüstung und Leistung sind sie in der Lage Verschleißerscheinungen, wie Riffel (Wellen aus Abtrag und Aufwetzungen von Partikeln), kurze und lange Wellen, Grate, Ausbrüche, Head Checks und Schleuderstellen durch Schleifen zu entfernen oder maßgeblich zu reduzieren.

Dabei wird das ursprüngliche Schienenprofil in Facetten wieder hergestellt. In der Folge reduzieren sich der Verschleiß an Fahrzeugen und Schiene sowie auch die Lärmemissionen beim Überfahren. Regelmäßiger Einsatz dieser und weiterer Maßnahmen führen zu erheblichen Einsparungen, da sich die Lebensdauer der Komponenten der Schienenfahrzeuge, als auch die mögliche Nutzungszeit der Schienen vergrößern.

Während für die langen Strecken der Vollbahnen vor allem Schleifzüge mit hoher Leistung und großer Bearbeitungsgeschwindigkeit rentabel eingesetzt werden, ist bei Straßenbahnen, Metros und in Rangierbahnhöfen kompaktere und flexiblere Technik notwendig. Dort stehen geringe Breite, kurze Baulänge und die Möglichkeit des eigenständigen und schnellen Aus- und Eingleisens im Vordergrund, denn es gibt oft nur schmale Zugänge, kaum Abstellraum und kurze Bearbeitungsfenster. Zum Teil muss im laufenden Betrieb gearbeitet werden, so dass zum Beispiel aller zehn Minuten ausgeleitet werden muss, um eine Bahn durchzulassen.

DER METRO GRINDER C

Mit der flexibel einstellbaren Schienenfahrwerksspur und sechs variabel bestückbaren Schleifeinheiten kommt auch der Metro Grinder C als Zweiwegefahrzeug auf der Basis des weitbekannten Multicar vor allem bei Straßenbahnen und Metro-Netzen, als auch bei Vollbahnen, zum Schleifen von Weichenbereichen in Güterbahnhöfen, zum Einsatz.

Grundvoraussetzung sind dafür seine sehr kompakten Abmessungen: 5,15 Meter Länge x 2,02 Meter Breite x 2,58 Meter Höhe.

Trotzdem steht er anderen bei Kirow gefertigten Produkten in Komplexität und Vielfältigkeit der eingesetzten Technik in Nichts nach: Dieselmotor, Pneumatik, Hydraulik und Leistungselektrik und elektronische Steuerungen teilen sich den sehr engen Bauraum. Die Komponenten müssen aggressiven Umgebungsbedingungen standhalten: Vor allem Schleifstaub und Funken setzen den Oberflächen, Führungen und Gelenken zu. Deswegen sind neben der Arbeitsleistung und Qualität vor allem Brandschutz, Korrosionsschutz und Zugänglichkeit Hauptprämissen bei der Entwicklung des Produkts.

KOOPERATION MÖSER / KIROW

Kirow kann vor allem geeignete Fertigungsstätten, qualifizierte Mitarbeiter, zeitgemäße Fertigungsdokumentation und kompetente Betreuung der Weiterentwicklung und der Zulassungsprozesse einbringen.

Dadurch verbessert sich die Qualität des Schienenschleiffahrzeugs, was sich vor allem in größerer Zuverlässigkeit, Austauschbarkeit von Komponenten, aber auch kürzerer Reaktionszeit bei der Lieferung von Ersatzkomponenten zeigt. Routinierte Fachingenieure können schienenfahrzeugtypische Berechnungsdokumente in kurzer Frist erstellen, was Zulassungsprozesse weltweit erheblich erleichtert und abkürzt.

Die Firma Möser kann sich somit auf den Vertrieb konzentrieren und ist den internationalen Anforderungen gegenüber gerüstet. Die Verantwortung bei der Produktentwicklung nimmt sie durch Einbringen der Anforderungen und Kontrolle der vorgelegten Lösungen wahr. Darüber hinaus organisiert sie den Einsatz von Mietmaschinen mit Personal sowie Benutzerschulungen und Kundendienst.

AUFTRAGSBESTAND / VORSCHAU

Durch die intensive Zusammenarbeit ist es der Firma Möser Maschinenbau trotz massivem Wettbewerb möglich, bis zu fünf Schienenschleiffahrzeuge jährlich zu verkaufen.

Die aktuelle Projektvorschau weist Absatzmöglichkeiten in aller Welt aus, darunter unter anderem in der Türkei, den Philippinen, der Eurasischen Zollunion, Brasilien, Indien und natürlich auch in der EU. Im aktuellen Auftragsbestand sind fünf Maschinen.

Ein Fahrzeug davon ist für Harsco Großbritannien vorgesehen und wurde im August fertig gestellt. Aufgrund zusätzlicher Kundenwünsche verbleibt es aber noch einige Wochen in Leipzig. Währenddessen finden daran die Schulungen des Wartungs- und Bedienungspersonals statt.

Ein weiteres Fahrzeug wurde Ende Oktober fertiggestellt und soll in einem afrikanischem Land zum Einsatz kommen. Weitere Fahrzeuge sind für Südeuropa, Eurasien und Asien in der Fertigung.

ABGASSTUFE V

Hier stellt sich für die nächsten Jahre die besondere Herausforderung der Umstellung der Abgasstufe der Generatoraggregate von Stage IIIA gem. 97/68/EG nach Stage V nach (EU) 2016/1628.

Während andere Anwendungen Stufe für Stufe ihre Technik anpassen mussten und mit immer aufwendigerer Technik immer bessere Abgaswerte erreichten, sind mobile Dieselgeneratoraggregate aufgrund ihrer gleichförmigen Betriebsweise von der Anpassung der Anforderungen bislang verschont geblieben.

Um so mehr wirkt sich der Sprung jetzt aus: Einerseits vervielfältigt sich der Preis je Aggregat um mehr als den Faktor 2. Andererseits wird deutlich mehr Bauraum benötigt, um die Komponenten der Abgasnachbehandlung unterzubringen.

Begleitet wird die Entwicklung durch die Motorenentwickler, da die neue Einbaulösung validiert werden muss. Während für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 30. Juni 2021 Übergangsregeln gelten, müssen alle Fahrzeuge, die erst in der zweiten Jahreshälfte 2021



↑ Erprobung auf dem Kirow Werksgelände

gebaut werden, bereits mit Dieselmotoren der Abgasstufe V ausgerüstet werden. Wie auch in anderen Anwendungsbereichen, können auch in diesem Fall die Motorenhersteller aktuell noch keine konkrete Lösung anbieten, so dass absehbar ist, dass der Zeitraum zur Integration der neuen Bauform eher knapp ausfallen wird. Doch auch hier wird Kirow seine Erfahrungen einbringen können.

PROTOTYP

Parallel zur Lohnfertigung und Detailentwicklung ist Kirow mit der Weiterentwicklung des Metro Grinders C befasst.

Unter Beibehaltung bewährter Prinzipien soll die neue Maschine, dem Stand der Technik bei grundlegenden Komponenten Rechnung tragen. So wird eine modernere Kabine, neue Antriebs- und Steuerungstechnik eingesetzt und eine wartungsfreundlichere Maschinenarchitektur gewählt. Dabei werden sich jedoch die Abmessungen nicht maßgeblich ändern.

Je nach Auslastung der Fertigung ist im Moment vorgesehen, den Prototyp Mitte 2020 fertigzustellen. Die erwähnte Umstellung der Abgasstufe der Dieselmotoren wird dann mit dem Modellwechsel der Folgefertigung zusammenfallen.



↑ Der Metro Grinder C ist auch für die Vollbahn geeignet.

NEWS

FUNDSTÜCK IN GRIECHENLAND – ZWEI 50 TONNEN PORTALKRANE VON UNRUH & LIEBIG

Als ein Service Team Kirows ein Depot der griechischen Staatsbahn OSE in Piräus, Griechenland besuchte, stießen sie unerwartet auf ein Stück eigener Firmengeschichte.

An der Hallendecke des Depots thronen zwei Portalkrane aus dem Jahr 1936 der Firma Unruh & Liebig mit einer Traglast von 50 Tonnen. Unruh & Liebig ist der Gründungsname unserer Firma aus dem Jahr 1880, bevor sie 1954 in Kirow umbenannt wurde. Die Krane verfügen noch über ihre Original-Triebwerke und beeindruckten mit ihrer genieteten Fachwerkkonstruktion.

Auch nach mehr als 80 Jahren arbeiten sie noch zuverlässig und werden regelmäßig für Wartungsarbeiten an Lokomotiven und auch Kirow Eisenbahndrehkränen eingesetzt. Die OSE Mitarbeiter, denen der Zusammenhang zwischen Unruh & Liebig und Kirow nicht bekannt war, freuten sich über diese Begebenheit und lobten den Kran für seine hohe Traglast und Zuverlässigkeit.

NEUE EISENBAHNKRANE FÜR DIE SBB AUSGELIEFERT

Die SBB hat im Zeitraum von 2016 bis 2019 ihre Brückenbaukranflotte modernisiert. Die beiden 1996 gelieferten Kirow KRC 800 wurden dabei durch einen Multi Tasker 1200 mit doppeltem Drehkranz und einem Multi Tasker 1100 mit kompaktem Gegengewicht er-



↑ Die beiden Portalkrane können sowohl einzeln als auch im Tandem genutzt werden.



↑ Das Original-Typenschild von 1936

setzt. Der Multi Tasker 1200 weist 50 Prozent höhere Tragfähigkeiten als die vorangegangene Krangeneration auf. Bei einer im Brückenbau typischen Ausladung von zwölf bis 15 Meter vor Puffer hebt er 60/49,5 Tonnen im Vergleich zu den 38/32 Tonnen des KRC 800.

Der Ausleger kann separat zum Gegengewicht verschwenken, sodass der Verkehr auf dem Nachbargleis bei Bauarbeiten nicht behindert wird. Gleiches vermag der Multi Tasker

1100, der aufgrund seiner besonderen, angeschrägten Gegengewichtsform bis zu 16 Grad drehen kann, ohne das Profil des Arbeitsgleises zu verlassen und damit einen seitlichen Arbeitsbereich von bis zu 7,5 Meter, bei einem Radius von 27 Meter aufweist.

Beide Krane können dank dreifachem Teleskopierausleger auch große Lasten von über 100 Tonnen heben, so dass sie auch perfekt für Einsätze im Unfalldienst geeignet sind.

NEWS

Am 9. Juli 2019 um ca. 09:00 war es soweit, dass beide Krane ihren ersten großen gemeinsamen Einsatz hatten. Am Zuger See, im Abschnitt zwischen Goldau und Walchwil wurde als Teil des Ausbauprojektes für Doppelgleisigkeit der Strecke Goldau - Zug eine neue Brücke mit einem Gewicht von 65 Tonnen und einer Länge von 35 Meter eingebaut. Das Bauverfahren war wie folgt:

Die Brücke wurde vorgefertigt angeliefert und neben dem Bahndamm aufgeständert. Sodann wurden Abstützungsbasen für die Kranstützen gesetzt. Dank der modernen Steuerungen der beiden neuen Krane waren jeweils lediglich nur zwei - diagonal - gesetzte Stützen erforderlich. Nach Verschwenken zur Seite, Anheben und Zurückschwenken in Gleisachse überfuhr der vorausfah-

rende Krane mit Last ein bestehendes Brückenbauwerk. Hierbei kam der Baufirma zu Gute, dass der Kran mit teleskopierten Gegengewicht geringe Radlasten ausweist.

Am Einbauort angekommen, wurde die neue Brücke über ihren Einbauort geschwenkt und millimetergenau auf das Brückenlager abgesetzt. Die Kommunikation zwischen Einbauingenieur und Kranfahrer erfolgte per Handzeichen.

Die Arbeitsbewegungen des Kranes waren extrem flexibel und hochproduktiv; um 10:05 war die neue Brücke eingebaut. Entsprechend zufrieden war die SBB.

Die beiden neuen Kirow Multi Tasker hatten ihren ersten gemeinsamen Einsatz bilderbuchmäßig abgeliefert.

INFRAABEL ERWEITERT SEIN WEICHENVERLEGESYSTEM

Im Jahr 2015 lieferte Kirow einen KRC 1200 an die Belgische Staatsbahn Infrabel.

Der Kran verfügt über einen doppelten Drehkranz. Dieser ermöglicht den Ausleger zu schwenken, während das Gegengewicht in Gleisrichtung bleibt, wodurch das benachbarte Gleis für den Verkehr offengehalten werden kann. Dadurch, und durch seine hohe Traglast von 40 Tonnen bei einem Radius von 28,5 Meter ist der Kran prädestiniert für das Verlegen von langen und schweren Weichensegmenten in urbanen Gebieten.

Gemeinsam mit Infrabels Weichentransportwagen, die im Werk vorgefertigte Weichensegmente direkt



↑ Der KRC 1200 und KRC 1100 positionieren die Brücke über den Brückenlagern.

zur Baustelle transportieren, bildet der KRC 1200 ein Weichenverlegesystem, das einen Just-In-Time-Ab-
lauf gewährleistet und so Sperrzeiten minimiert.

Mittlerweile ist der Kran aus Infrabels Planungen für den Weichenumbau nicht mehr wegzudenken und so entschied man sich im Dezember 2018, auch aufgrund des stetig steigenden Bedarfs an zu tauschenden Weichen, diese Erfolgsgeschichte fortzusetzen und bestellte einen weiteren KRC 1200.

Der Kran befindet sich aktuell in der Fertigung und wird ab Sommer 2020 im belgischen Gleisnetz in Aktion zu bestaunen sein.

Der 2015 gelieferte KRC 1200 entlädt ein Weichensegment vom Weichentransportwagen (siehe Bild rechts oben). Die zum Kran gehörige Traverse verfügt über eine Verschiebemöglichkeit der Hakenflasche, wodurch der Schwerpunkt des angehängten Weichensegments ausgeglichen werden kann.

Dies stellt einen entscheidenden Vorteil für das Abladen vom Weichentransportwagen, gerade unter Oberleitung dar, da dadurch die benötigte Hubhöhe des Krans minimiert wird.

VIER EISENBAHNKRANE FÜR BANGLADESH

Bangladesch ist die Zusammensetzung aus Bangla (bengalisch) und Desch (Land) Bengalisches Land, mit etwa 165 Millionen Einwohnern der acht größte Staat der Erde,



↑ KRC 1200 von Infrabel

flächenmäßig aber nur auf Platz 92. Die Hauptstadt Dhaka ist eine der am schnellsten wachsenden Megastädte der Welt.

Bangladesh nimmt den östlichen Teil der Region Bengalen ein, während der westliche Teil der Region den indischen Bundesstaat West Bengal bildet. Während die Grenze zwischen Bangladesh und Indien bei der Teilung 1947 nach den religiösen Mehrheiten von Hindus und Muslimen gezogen wurde, verläuft eine natürliche Grenze mitten durch Bangladesh.

Der Brahmaputra ist mit 3.100 Kilometer einer der längsten Flüsse der Erde und der wasserreichste in Asien. Die Quelle liegt in Tibet, wo der Fluss den Namen Matsang trägt.

Die wichtigste Straßen- und Eisenbahnbrücke über diesen Strom in Bangladesh ist die 4,8 Kilometer lange Jamuna Bridge, die erst 1998 eröffnet wurde. Das von den Engländern während der Kolonialzeit aufgebaute Eisenbahnnetz hat westlich des Brahmaputra eine Spurweite von 1.676 Millimeter

(5 ½ Fuß) und östlich des Brahmaputra 1.000 Millimeter. Das 1.000-Millimeter-Netz setzt sich dann auch ins östliche Nachbarland Myanmar fort.

Im Jahr 2012 lieferte Kirow je einen Eisenbahnkran für beide Netze. Einen KRC 800 N für die Schmalspur und auf der Breitspur einen KRC 1500 B. Der Auftrag umfasste die Lieferung bis in das Depot von Bangladesh Railways. Da es in Bangladesh aber nur einen Tiefseehafen in Chittagong gibt, wurden beide Geräte dort angeliefert.

Chittagong liegt östlich des Brahmaputra und hat dementsprechend nur die 1.000 Millimeter Schmalspur. Für den Breitspurkran ging es deshalb in zwei Teilen zerlegt per Straßentransport über die Jamuna Bridge zum Parbatipur Workshop, um dort endmontiert zu werden.

Hierbei stellte sich heraus, dass die eingesetzten Fahrzeuge für eine Brückenüberquerung zu klein waren und größere Transporter zuerst nicht verfügbar waren. Das eingespielte Deutsch-Indische Serviceteam

NEWS

konnte die dadurch entstandene Verzögerung routiniert kompensieren.

Schon 2015 war man mit der Performance der beiden Krane hoch zufrieden und beantragte Gelder für die weitere Erneuerung der Kranflotte. Für Bangladesh Railways stand es außer Frage, dass es auch diesmal Kirow Krane sein sollten. Die Ausschreibung kam dann 2017.

Jetzt war Kirow der einzige Anbieter, was durch den Finanzierer Asian Development Bank (ADB) im Sinne des fairen Wettbewerbs eingehend geprüft und schließlich genehmigt wurde. Die Bestellung belief sich nun auf vier Krane, zwei für die Meterspur und zwei für die Breitspur.

Die Herausforderungen des Landtransports hatten sich somit verdoppelt. Dieses Mal stellte die

Überquerung der Brücke aber kein Problem dar, obwohl der Anblick der Transportfahrzeuge bei jedem Deutschen TÜV-Prüfer zum sofortigen Herzstillstand geführt hätte. Die Krane erreichten unbeschadet und termingerecht ihren Einsatzort. Jetzt mussten nur noch die dazugehörigen Schutzwagen, die im Nachbarland Indien gefertigt waren, beigestellt werden - was sich als Herausforderung herausstellte.

Die Reise von Kolkata/Indien nach Parbatipur/Bangladesh lief zunächst problemlos bis zur Grenze. Dann begann ein langwieriger Export- und ein hoch komplexer Importprozess.

Die Abwicklung zog sich über drei Monate hin, in denen die Wagen an der Grenze festsaßen und die fertigen Krane nicht auf der Strecke eingesetzt werden konnten. Jetzt ist es

aber geschafft und alle Beteiligten sind um eine Erfahrung reicher. Hier hat Kirow einmal mehr seine Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt, selbst unter schwierigsten Bedingungen Verträge zu erfüllen. Ein Ergebnis des harmonischen Zusammenspiels zwischen den Verantwortlichen beim Endkunden, dem lokalen Kirow Vertreter, den involvierten Logistikunternehmen, dem Deutsch-Indischen Serviceteam und der hausinternen Auftragsabwicklung.

Die Erneuerung der Kranflotte in Bangladesh ist noch nicht ganz abgeschlossen und lässt uns auf neue Abenteuer hoffen.

Die Verantwortlichen bei Bangladesh Railways sind jedenfalls von der Performance und Zuverlässigkeit der Kirow Krane überzeugt, die durch eine zielgerichtete Ent-



↑ Lasttest auf dem Prüffeld. Krane für Bangladesh.

wicklung und hoher Fertigungsqualität erreicht wurde. Hohe Tragkräfte, niedriges Lichtraumprofil und niedrige Achslasten, das waren die Parameter für die Entwicklung der beiden recht unterschiedlichen Kranklassen für ein Land mit zwei unterschiedlichen Eisenbahnnetzen.

Heute sind Kirow Krane östlich und westlich des großen Stromes Brahmaputra eingesetzt. Brahmaputra ist aus der Alt-Indischen Sprache Sanskrit und bedeutet Sohn Brahma, dem Schöpfergott.

Heute werden im Hinduismus Vishnu (der Operator) und Shiva (der Destroyer) verehrt. Brahma spielt kaum eine Rolle, da er seine Aufgaben ja bereits erledigt hat...womit wir wieder in der heutigen Zeit wären.

ERSTER EISENBAHNKRAN SEIT 1990 WECKT INTERESSE AUCH IN BENACHBARTEN LÄNDERN

Der moderne Multi Tasker hat noch ein Land erobert. Stolze 30 Jahre nach der Auslieferung des jüngsten EDK 500 nimmt die staatliche Eisenbahngesellschaft Usbekistans „Usbekiston Temir Yollari“ (UTY) einen KRC 1200 von Kirow im ersten Quartal 2020 in Betrieb.

Damit hat die usbekische Eisenbahn, die aktuell insgesamt 19 EDKs betreibt, ihr Vertrauen zum Kirow Kran bestätigt. Der Kran wird seinen Dienst auf der neugebauten Eisenbahnstrecke Angren – Pap als Rettungskran ausüben. Die neue Magistrale ist die Verbindung der dichtbesiedelten Region Zentralasiens Fergana-Tal mit



↑ Kundentag Osteuropa / Zentralasien

der usbekischen Hauptstadt Taschkent. Das bergige Einsatzgebiet mit dem 19 Kilometer langem Tunnel stellte eine besondere Herausforderungen bei der Auswahl dar.

Der Kran muss nicht nur mobil und flexibel sein, sondern auch hohe Tragfähigkeit und kurze Aufrüstungszeit beweisen. Der KRC 1200 kann 150 Tonnen bei sieben Meter Radius heben und dabei mit eingefahrenem konischem Gegengewicht bis zu 30 Grad zur Seite profilfrei schwenken. Das Gegengewicht bleibt auch bei Überführung im Zugverband am Kran, so ist der KRC 1200 innerhalb von kürzester Zeit am Unfallort einsatzbereit.

Nachdem das Bedienungspersonal geschult ist und alle technischen Anforderungen während der Kundenabnahme bestätigt sind, kommt die Zeit, die Freude auch mit Freunden zu teilen. So wurden Eisenbahner aus den Ländern mit der Spurbreite 1.520 Millimeter zu einem Kunden-

tag eingeladen. Immerhin ist der Kran der dritte Multi Tasker auf russischer Spur.

Die einzigartige Gelegenheit mit Kollegen über tagtägliche Themen zu sprechen und mit Bewunderung den modernsten Eisenbahnkran kennenzulernen, haben viele Eisenbahner aus Osteuropa genutzt. Die litauische Eisenbahn hat über die ersten fünf Jahre des Einsatzes von zwei KRC 1600 berichtet. Andere haben gleich eigene Pläne über Erneuerung von Flotten der Eisenbahnkrane avisiert.

Aufrüstungszeit ist ein großes Thema bei Rettungsdienstkranen. Die über Jahrzehnte bewährte EDKs brauchen mindestens eine Stunde dafür. Der Multi Tasker entgegen muss nicht für jeden Einsatz zwingend abgestützt sein, aber wenn es nötig sein sollte, werden die Abstützungen hydraulisch aus der Kabine ausgefahren. Die Stoppuhr hat gezeigt, dass der KRC 1200 bereits nach zwei Minuten einsatzbereit ist.

NEWS

Ein weiterer Punkt im Programm des Kundentages war die Besichtigung des Notfallmanagements der Deutschen Bahn. Die Besucher haben die unterschiedlichen Rettungszüge der DB angeschaut und einige Verbesserungsvorschläge mit nach Hause genommen.

TAPOJÄRVI – NEUSTART MIT KIROW SCHLACKENTRANSPORTER SLAG TAURUS U 60 BEI TERNI ITALIEN

Tapojärvi kommt aus dem Bereich Edeltahlerzeugung und den angelayerten Bereichen. Die Hauptaktivitäten liegen bis dato im heimischen Finnland bei Herstellern von Spezialstählen, wie z.B. Outokumpu, SSAB, Boliden und andere. Im Zuge der Expansion hat Tapojärvi die Schlackenaufbereitung inklusive den Flüssigschlackentransport bei Acciai Speciali in Terni, Italien übernommen.

Tapojärvi setzt bei dieser anspruchsvollen Aufgabe mit Kirow auf den europäischen Marktführer in diesem Bereich und hat sich im Rahmen dieses neuen Dienstleistungsauftrages für die bewährten und zuverlässigen Schlackentransporter der Baureihe Slag Taurus U 60 entschieden.

Mit dieser zusätzlichen Jobsite baut Kirow seine Präsenz und den Marktanteil, auch für Schlackentransporter in U-Rahmenbauweise, im europäischen Raum weiter aus. Als Besonderheit bieten diese Transporter die Möglichkeit, einen Wechseladapter zu integrieren, damit mit diesem Gerät sogar Schlackenkü-

bel mit stark unterschiedlicher Geometrie und Abmessung gefahren werden können. In diesem Fall sind dies Kübelvolumina von 16 und sieben Kubikmeter.

Die maximale Nutzlast beträgt 75 Tonnen bei einem Eigengewicht von lediglich 48 Tonnen. Die Transporter sind sehr kompakt mit einer Länge von 10,9 Meter, 6,6 Meter Breite sowie 4,5 Meter Höhe. Angetrieben werden die Schlackentransporter von Caterpillar Dieselmotoren der neuesten Generation mit Abgasstufe 5 und einer Leistung von 300 PS (224 KW).

NEUER SLAG TAURUS P 60 FÜR SAB IN VÖLKLINGEN

Die Firma Schlackenaufbereitung (SAB) ist schon seit einigen Jahrzehnten für die Schlackewirtschaft bei Saarstahl in Völklingen tätig. Dabei steht ein Höchstmaß an Kundenzufriedenheit sowie nachhaltiges Wirtschaften ganz oben auf der Agenda.

Im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten erreicht die Firma SAB diese Ziele durch den Einsatz modernster Technik und die Entwicklung und Gestaltung umweltschonender Prozesse.

Um diese Aufgaben entsprechend erfolgreich und zuverlässig umsetzen zu können, setzt man in Völklingen, im Bereich des Flüssigtransportes, seit über einem Jahrzehnt auf die bewährte Kirow Technik.

Der Fuhrpark im Bereich Schlackentransport wurde im Jahr 2007

auf Kirow Schlackentransporter umgestellt. Hierbei kamen initial drei Stück Slag Taurus P 60 zum Einsatz. Ergänzt wurde die Flotte in 2012 um einen weiteren Transporter und in diesem Jahr kommt nochmal ein Schlackentransporter der neuesten Generation dazu.

Die Nutzlast dieser Fahrzeuge beträgt knapp 70 Tonnen, bei Abmessungen von 11,2 Meter Länge, 5,2 Meter Breite und einer maximalen Höhe von 5,9 Meter. Ausgerüstet ist dieser Schlackentransporter mit der neuesten Generation Motoren und Abgasnachbereitung der Stufe 5 bei einer Leistung von ca. 300 PS (224 KW).

AUSBAU DER KIROW FLOTTE BEI ERICH FRIEDRICH IM STAHLWERK SALZGITTER

Die Firma Erich Friedrich setzt am Standort Salzgitter weiterhin auf die bewährten und zuverlässigen Schlackentransporter von Kirow. Diese werden in diesem Stahlwerk seit nahezu zwei Jahrzehnten in zwei Baugrößen, für unterschiedliche Aufgaben, eingesetzt.

Zum einen ein Slag Taurus P 50 für den Transport der Pfannenrestschlacke und zum anderen ein Schlackentransporter des Typs Slag Taurus P 80 für den Transport der Konverterschlacke.

Die bereits bestehende Flotte wird nun um ein weiteres Gerät der Baureihe Slag Taurus P 80 ergänzt. In diesem neuen Gerät ist ein umfangreiches Optionspaket enthalten, welches maßgeblich zur

Steigerung der Effizienz und einer noch höheren Sicherheit für Gerät und Bediener führt.

Zusätzlich ist bei der neuesten Ausführung eine Überkopfablage des Schlackenkübels auf dem Boden hinzugekommen. Durch die ständige Weiterentwicklung der Fahrzeuge, zusammen mit unseren Kunden, ergibt sich ein optimales Preis-Leistungsverhältnis vor allem bedingt durch sehr niedrige Betriebskosten.

Angetrieben wird der neue Slag Taurus durch einen Caterpillar Dieselmotor mit einer Leistung von 375 PS (280 KW) und der aktuellen Abgasstufe 5.

Das Kübelvolumen beträgt 18 Kubikmeter was zu einer Nutzlast von 80 Tonnen führt. Das Eigengewicht liegt bei 77 Tonnen verteilt auf 12,8 Meter Länge, 5,5 Meter Breite und 4,8 Meter Höhe.

EIN WEITERER SLAG TAURUS U 60 FÜR KAZCHROME

Nach den ersten vier Transportern, welche in 2011 geliefert wurden, hat nun ein weiterer Slag Taurus U 60 die Reise nach Kasachstan zu Kazchrome angetreten. Kazchrome ist einer der weltweit größten Exporteure von Chrom, welches als wichtiger Zusatzstoff bei der Erzeugung spezieller Stahlgüter verwendet wird.

In der Hauptsache sind dies Edelstahlbeziehungweise nichtrostende Stähle. Die örtlichen Gegebenheiten haben die spezielle Ausführung in U-Rahmen-Bauweise notwendig gemacht. So durfte die Höhe unter dem Ofen, wo der Kübel von dem Schlackentransporter aufgenommen und abgestellt wird, ein Maß von 3,7 Meter nicht überschreiten.

Als Lösung hat Kirow einen Schlackentransporter entwickelt, welcher dieser Forderung gerecht wird, indem der Kübel umfahren wird und

nicht wie bei der Plattformausführung über den Rädern positioniert ist. Da bei diesem Konstruktionsprinzip die Räder dann seitlich angeordnet sind, vergrößert sich zwangsläufig die Gesamtbreite.

Die Abmessungen ergeben mit 10,7 Meter Länge und sechs Meter Breite trotzdem ein sehr kompaktes Fahrzeug, welches auf ein Eigengewicht von 52 Tonnen kommt. Die Motorleistung liegt bei 300 PS (224 KW) was bei einem Gesamtgewicht von ca. 102 Tonnen zu sehr guten Fahrleistungen führt.

Für die Lieferung zum Kunden ist der Schlackentransporter insgesamt in acht, gut handhabbare, Teilmodule mit Gewichten zwischen zwei bis acht Tonnen, zerlegbar.

Dies gewährleistet einerseits einen einfachen und reibungslosen Transport und andererseits eine schnelle und sichere Montage vor Ort.



↑ Ein Kirow Slag Taurus U transportfertig für die Reise nach Kasachstan.

HOHER BESUCH BEI KIROW – DIE RAILWAY ENGINEERS' ASSOCIATION (REA) ZU GAST IN LEIPZIG

Die Railway Engineer's Association wurde 1969 in Großbritannien gegründet und ist eine Vereinigung von Eisenbahningenieuren, die leitende Positionen im Management von Eisenbahninfrastruktur und -industrie einnehmen. Ziel des Verbundes ist es, den sozialen und beruflichen Kontakt unter den Mitgliedern aufrechtzuerhalten sowie einen Austausch zu technischen und anderen Entwicklungen im Bahnbereich zu ermöglichen. Während die Association über viele Jahre hinweg rein britisch war, wurden im Laufe der letzten Jahre auch Mitglieder aus Deutschland, Schweiz und Österreich aufgenommen.



↑ Erlebnis Sphere

Jedes Jahr findet ein Treffen der Association statt – jedes Jahr an einem anderen Ort und unter dem Vorsitz eines anderen Mitglieds. In diesem Jahr hatte Ludwig Koehne die Ehre, die Mitglieder und ihre Partner für ein Wochenende im Oktober in Leipzig und damit auch zum ersten Mal in Kontinentaleuropa zu begrüßen.

Nach einem unterhaltsamen und typisch deutschen Eröffnungsdinner am Freitagabend trafen sich die Mitglieder am Samstagmorgen bei Kirow, um ihr offizielles REA-Meeting abzuhalten. Neben organisato-

rischen und protokollarischen Themen wurde lebhaft über die Unterschiede im Netzausbau zwischen UK und Deutschland diskutiert. Ausgangspunkt war ein Vortrag der Deutschen Bahn.

Anschließend bekamen die Mitglieder und auch einige interessierte Partnerinnen die Gelegenheit, die Kirow Produktionshallen zu besichtigen und nach einer Vorführung eines KRC 1200 auf dem Kirow Prüffeld wurde der erste Programmpunkt dieses Tages mit einem Kirow Kantinenlunch beendet.

Zurück im Hotel und wiedervereint mit den Partnerinnen, die den Vormittag im berühmten Leipziger Zoo verbracht hatten, bekamen die Gäste nun die Gelegenheit, an einer Führung durch das Leipziger Stadtzentrum teilzunehmen. Sie erfuhren viele interessante Fakten über die jüngere und ältere Geschichte Leipzigs und konnten im Museum der bildenden Künste einen Eindruck von der kulturellen Vielfalt Leipzigs gewinnen.

Nach einer eher kurzen Erholungspause folgte dann der Höhepunkt des Tages und des Wochenendes – das REA-Dinner. Dafür ging es wieder zurück zu Kirow, wo bei einem Sektempfang zunächst die Möglichkeit bestand, den Baufortschritt der Sphere zu bewundern. Kleinere Abenteuer, wie Fahrten im Baustellenfahrrad und das Bewältigen von Leitern im Abend-

kleid sorgten für Aufregung und Unterhaltung. Den krönenden Abschluss des Tages bildete ein sensationelles Dinner im Heiterblick Café, bei dem Kirows Starkoch Tibor Herzigkeit einmal mehr seine fabelhaften Kochkünste unter Beweis stellte.

Diejenigen Gäste, die nach den ersten beiden ereignisreichen Tagen noch Energie hatten, konnten am Sonntag dann noch an einer Führung zum Leipziger Völkerschlachtdenkmal teilnehmen.

Wir bedanken uns bei allen Gästen für ihren Besuch in Leipzig und für die Energie, das Interesse und die gute Laune, mit der sie das Wochenende bereichert haben.



↑ Unser Zooteam



↑ Das Leipziger Völkerschlachtdenkmal



↑ Abendessen bei Kirow

DIE FARBE ROT – RUPPRECHT GEIGER MEETS OSCAR NIEMEYER

Highlight der Ausstellungssaison 2019 der Halle 9 auf dem Gelände der Techne Sphere Leipzig war unzweifelhaft die Ausstellung „Geist und Materie“ von Rupprecht Geiger.

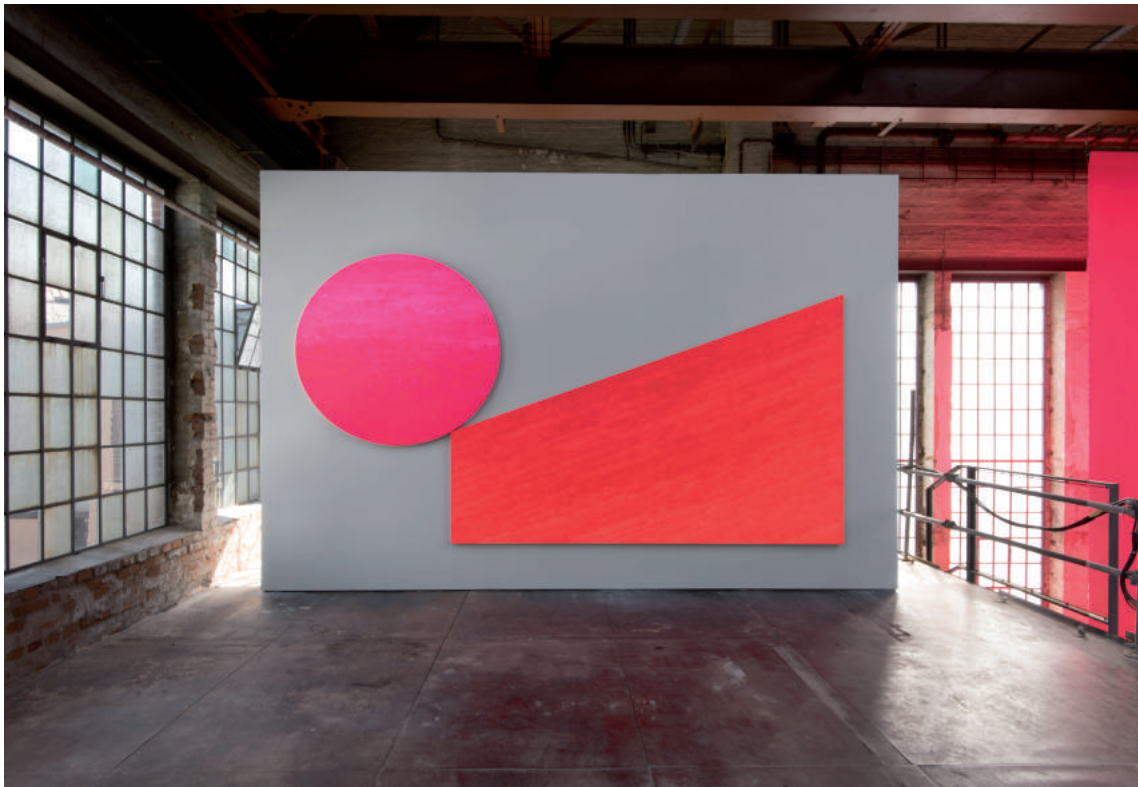
Der 1908 in München geborene Maler und gelernte Architekt Rupprecht Geiger war ein Pionier der Farbe Rot. Sein größtes Streben war die bedingungslose Ausbreitung und Darstellung von Farbenergie.

Nach ersten Arbeiten als Architekt, widmete Geiger sich ab 1946 zunehmend der Malerei und entdeckte Anfang der 50er Jahre die Serigrafie als „sein“ Druckverfahren, um den Weg zur Darstellung der Farbe vorzubereiten. 1952 experimentierte er zum ersten Mal mit Tagesleuchtpigmenten und entwickelte so eine breite Farbpalette, die die Grenzen dessen, was wir als Rot empfinden, austestet und erweitert.

Die Farbe Rot war stets mehr als nur eine Farbe unter vielen für ihn – sein Zitat „Rot macht high“

prägte den größten Teil seiner Werke. Rupprecht Geiger versteht Rot als beispielhaft reine Farbe, die das Sehen am höchsten beansprucht. „Rot will sich ausbreiten, den Raum erfüllen“ – diese These inspirierte Rupprecht Geiger dazu, begehbare Farb-Räume zu gestalten – eine der vielen Parallelen zu Oscar Niemeyer.

Ähnlich zu Rupprecht Geiger setzte auch Oscar Niemeyer bevorzugt die Farbe Rot als Mittel zur Kontrastgestaltung und Farbwirkung in der Architektur ein: das berühmteste Beispiel ist sicherlich die sich spektakulär windende Lauframpe des Museums von Niteroi. Die Laufflächen und das Eingangsdach des Auditoriums Ibirapuera, sowie einzelne Farb-Wände in Innenräumen wurden bei Oscar Niemeyer in leuchtenden Rot-Tönen angelegt.



↑ Das Werk: „Pinc contra orange“



↑ Galerieräume mit der Ausstellung „Geist und Materie“

Neben der Vorliebe für die Farbe Rot als zentrales Element im künstlerischen Schaffen teilen Oscar Niemeyer und Rupprecht Geiger noch das gleiche Geburtsjahr und ein ähnlich langes, über hundertjähriges leidenschaftliches Künstlerleben. Beide im Jahr 1908 geboren, starb Rupprecht Geiger im Jahr 2009, während Oscar Niemeyer kurz vor seinem 105. Geburtstag im Jahr 2015 verstarb. Beide arbeiteten bis kurz vor ihrem Tod.

Im Schaffen von Rupprecht Geiger sowie von Oscar Niemeyer spielen geometrische und kontrastreich aufeinandertreffende Formen eine große Rolle. *Pinc contra orange* von Rupprecht Geiger setzt einen pink-farbenen Kreis auf ein warm-rotes Viereck – Oscar Niemeyer verwendete beim Nationalkongress in Brasilia zwei runde Teil-Kugeln (Schüsseln) auf einen stark dazu kontrastierenden horizontalen Riegel. Auch wenn beide sich im wahren Leben nie trafen, bewunderte Rupprecht Geiger den großen Architekten Oscar Niemeyer. Strahlendes und leuchtendes Rot, starke Kontraste, das Zusammenspiel von Rund

und Gerade sowie Vitalität und Freude als wesentliches Element der Kunst verbinden beide Künstler und ihre Werke.

Posthum treffen nun doch beide endlich in Deutschland aufeinander: Die auf dem Werksgelände von Kirow in Realisierung befindliche Niemeyer Sphere aus der Feder des brasilianischen Architekten setzt exakt an diesen Punkten an. Als Himmelswarte sitzt sie als kugelförmiger Bau kontrastvoll auf einem strengen, rötlichem Betonschaft. Weiß auf Rot und rund auf eckig balancierend verändert sie die Werksarchitektur in eine lebensbejahende Architektur-landschaft, aus der die Besucher nach Fertigstellung zurück gelehnt die Wolkenformationen im Himmel beobachten werden können – mit einem kühlen Drink in der Hand, der an der in weiß gehaltenen Bar vor einer leuchtend roten Wand bestellt werden kann.

Die Ausstellung Rupprecht Geiger „Geist und Materie“ läuft noch bis zum 8. Februar 2020, die Oscar Niemeyer Sphere wird im Frühjahr 2020 eröffnet.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Kirow Ardelt GmbH
Spinnereistraße 13
04179 Leipzig

Telefon +49 (0) 341.4953 0
Fax +49 (0) 341.4953 108
E-Mail marketing@kirow.de
www kirow.de

REDAKTION

Kirow

BILDER

Kirow
TSO
Sven Fritsch
Chris Samaras
Tillmann Franzen
Kai-Hendrik Windeler

LAYOUT UND SATZ

Kirow

DRUCK

Druckerei Böhlau, Leipzig
www.druckerei-boehlau.de

