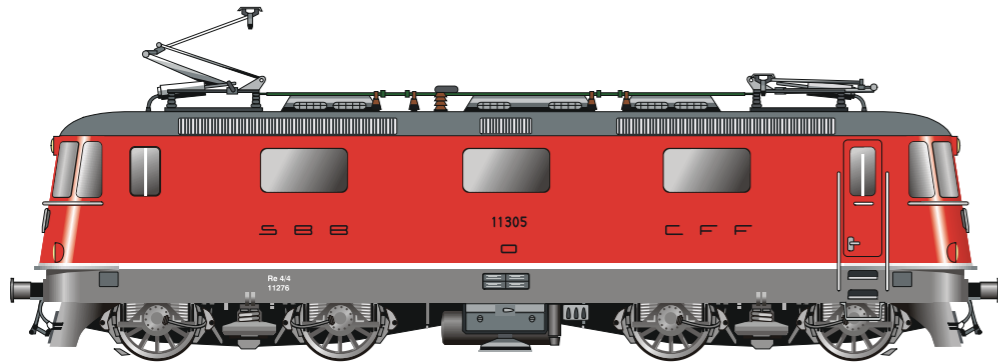


Gotthard-Basistunnel.

Ertüchtigung
Bestandesflotte
SBB Cargo.

Streckenlokomotive Re 420.



Fakten.

Inbetriebnahme: 1964
Altbestand: 63 Fahrzeuge
Neuausrüstung: 20 Fahrzeuge

Technische Daten.

Hersteller: SLM/BBC/MFO/SAAS
Gesamtgewicht: 80 t
Länge: 15,5 m
Höchstgeschwindigkeit: 140 km/h
Leistung: 4,65 MW

Einsatzzweck.

Die Re 420 ist eine vierachsige, viermotorige Universallokomotive auf zwei Drehgestellen. Der Loktyp wird am Gotthard und Lötschberg sowie, seit der Zuteilung zur Flotte von SBB Cargo, auch im Flachland im Güterverkehr eingesetzt. Schwere Züge werden in Doppeltraktion gefahren.

Handlungsfelder bei Einsatz im GBT.

- Umgebungsbedingungen (Temperatur und Luftfeuchte) – Anpassungen in Klimatisierung und Kühlung
- Interaktion zwischen Stromabnehmer und neuer Fahrleitungsanlage
- Brandschutz und Branderkennung
- Führerstandsignalisierung – Altbestand mit Alstom ETCS: Software-Upgrade bis Juli 2015, Baseline 2.3.0d; Neuausrüstung mit Siemens ETCS: Einbau Hardware und Software bis Juli 2015, Baseline 2.3.0d
- Optimierungen aufgrund weiterer Ergebnisse aus Test- und Probebetrieb
- Personalschulung

Streckenlokomotive Re 620.



Fakten.

Inbetriebnahme: 1975
Altbestand: 63 Fahrzeuge

Technische Daten.

Hersteller: SLM/BBC/SAAS
Gesamtgewicht: 120 t
Länge: 19,5 m
Höchstgeschwindigkeit: 140 km/h
Leistung: 7,85 MW

Einsatzzweck.

Die Re 620 ist eine sechsachsige, elektrische Lokomotive für schwere Züge. Bis heute sind die Re 620 die leistungsstärksten Elektroloks in Europa. Der Loktyp wird bei SBB Cargo landesweit eingesetzt, auf der Gotthardstrecke oft in Vielfachsteuerung mit einer Re 420. Das Design der Re 620 ist an die Re 420 angelehnt, ebenso die Bedienung und die herkömmliche Trafotechnik. Bei der Re 620 befinden sich allerdings zwei Transformatoren (Leistungs- und Regeltransformator) im Lokomotivkasten zwischen den Drehgestellen.

Handlungsfelder bei Einsatz im GBT.

- Umgebungsbedingungen (Temperatur und Luftfeuchte) – Anpassungen in Klimatisierung und Kühlung
- Interaktion zwischen Stromabnehmer und neuer Fahrleitungsanlage
- Brandschutz und Branderkennung
- Führerstandsignalisierung – Altbestand mit Alstom ETCS: Software-Upgrade bis Juli 2015, Baseline 2.3.0d
- Optimierungen aufgrund weiterer Ergebnisse aus Test- und Probebetrieb
- Personalschulung

Streckenlokomotive Re 474.



Fakten.

Inbetriebnahme: 2004
Umrüstung: 12 Fahrzeuge

Technische Daten.

Hersteller: Siemens
Gesamtgewicht: 86 t
Länge: 19,6 m
Höchstgeschwindigkeit: 140 km/h
Leistung: 6,4 MW

Einsatzzweck.

Die Elektrolokomotive Re 474 verfügt über eine Multisystem-Ausstattung, was den Einsatz in Wechsel- und Gleichstromsystemen erlaubt. Der Loktyp wird von SBB Cargo International (und von Drittkunden) für Verkehre in Italien und Transitverkehre zwischen Basel und Italien eingesetzt. Die Re 474 ist mit einer anpassbaren, Teil-LED-basierenden Beleuchtung ausgestattet, mit der jedes Signallicht des jeweiligen Landes angezeigt wird.

Handlungsfelder bei Einsatz im GBT.

- Umgebungsbedingungen (Staub) – Anpassungen an den Filtereinrichtungen
- Führerstandssignalisierung – ETCS L2 bereits installiert, aber nicht aktiviert; Update zur Erfüllung der nationalen Anforderungen sowie Upgrade auf Baseline 3 bei Siemens in Erarbeitung
- Optimierungen aufgrund weiterer Ergebnisse aus Test- und Probebetrieb
- Personalschulung

Streckenlokomotive Re 484.



Fakten.

Inbetriebnahme: 2004
Umrüstung: 21 Fahrzeuge (Hardware auf 10 Loks bereits verbaut)

Technische Daten.

Hersteller: Bombardier
Gesamtgewicht: 84 t
Länge: 19,5 m
Höchstgeschwindigkeit: 140 km/h
Leistung: 5,6 MW

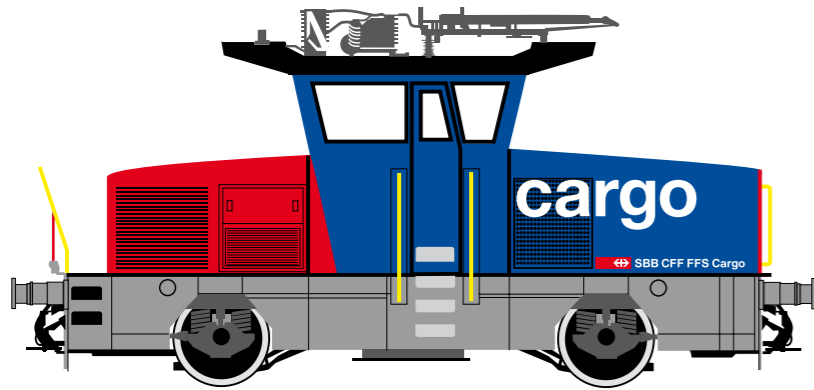
Einsatzzweck.

Die Re 484 ist eine Vierstromelektrolokomotive mit Drehstrom-Asynchronmotoren. Sie wird von SBB Cargo International (und von Drittkunden) ausschliesslich in Italien und für den Verkehr zwischen der Schweiz und Italien eingesetzt. Diese Baureihe verfügt über eine 15-kV-16,7-Hz-Wechselstromausrüstung (AC) und eine 3 kV Gleichstromausrüstung (DC).

Handlungsfelder bei Einsatz im GBT.

- Umgebungsbedingungen (Staub) – Anpassungen an den Filtereinrichtungen
- Führerstandssignalisierung – Ausrüstung bis Ende 2016 mit Bombardier ETCS L2
- Optimierungen aufgrund weiterer Ergebnisse aus Test- und Probebetrieb
- Personalschulung

Rangierlokomotive Eem 923.



Fakten.

Inbetriebnahme: 2012
Umrüstung: 5 Fahrzeuge

Technische Daten.

Hersteller: Stadler Rail
Gesamtgewicht: 45 t
Länge: 9,1 m
Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h
Leistung: 1500/290 kW (oder 1,5/0,29 MW)

Einsatzzweck.

Die Eem 923 ist eine Hybridlokomotive für den Zustell- und Rangierdienst, die sowohl unter Strom als auch mit Diesel fahren kann. Das ist deutlich umweltfreundlicher als der Einsatz einer reinen Diesellokomotive. Dank der beachtlichen Höchstgeschwindigkeit verwendet SBB Cargo die Eem 923 auch im leichten Streckeneinsatz.

Handlungsfelder bei Einsatz im ETCS-Perimeter Nord und Süd.

- Interaktion zwischen Stromabnehmer und neuer Fahrleitungsanlage
- Führerstandssignalisierung – Neuausrüstung mit Siemens ETCS, Einbau Hardware und Software bis Juli 2015, Baseline 2.3.0d
- Optimierungen aufgrund weiterer Ergebnisse aus Test- und Probebetrieb
- Personalschulung

Rangierlokomotive Am 843.



Fakten.

Inbetriebnahme: 2003
Umrüstung: 10 Fahrzeuge

Technische Daten.

Hersteller: Vossloh
Gesamtgewicht: 80 t
Länge: 15,2 m
Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h
Leistung: 1500 kW (oder 1,5 /0,29 MW)

Einsatzzweck.

Die Am 843 ist eine moderne Diesellokomotive, die bei SBB Cargo in erster Linie als Rangierlok und für Zustellfahrten im Nahgüterverkehr eingesetzt wird. Mit der Am 843 können Güterwagen in nicht elektrifizierte Anschlussgleise angeliefert und von dort abgeholt werden.

Handlungsfelder bei Einsatz im ETCS-Perimeter Nord und Süd.

- Führerstandssignalisierung – Neuausrüstung mit Siemens ETCS, Einbau Hardware und Software bis Juli 2015, Baseline 2.3.0d
- Optimierungen aufgrund weiterer Ergebnisse aus Test- und Probebetrieb
- Personalschulung

SBB Cargo AG
Kommunikation
Bahnhofstrasse 12
4600 Olten, Schweiz

sbbcargo.com

