

Mechanischer Teil

Der mechanische Teil wurde von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) entworfen und gebaut. Der Aufbau der Lokomotive ist vollständig symmetrisch. Zwei dreiachsige Triebdrehgestelle sind über einen kurzen Lokomotivkasten miteinander verbunden; dieser stützt sich über je einen halbkugelförmigen Drehzapfen und je eine links und rechts angebrachte Blattfeder auf die Drehgestelle ab. Die Zug- und Stosskräfte werden von den Drehzapfen übertragen. Eine Kurzkupplung besteht nicht. Zwischen den Drehgestellen ist eine leichte Querkupplung vorhanden, um die Spurkranzabnutzung zu reduzieren. Der Antrieb erfolgt vom fest im Drehgestellrahmen verschraubten Fahrmotor auf eine Vorgelegewelle und von hier mit Schrägstangen auf die Trieb- und Kuppelachsen (Übersetzung 1 : 3,75). Die Achsabstände und Triebraddurchmesser wurden gleich gewählt wie bei den Ee 3/4-Rangierlok. Auch die später gebauten Ee 3/3 erhielten wieder dieselbe Anordnung. Die Stangenlager wurden im Jahre 1975 von Nadel-Ölschmierung auf Tokat-Lager mit Fettschmierung umgebaut. Bei diesem Lager ist zwischen dem Kurbelzapfen und der Stangenbohrung eine sogenannte „schwimmende Büchse“ eingesetzt, welche innen und aussen Spiel hat. Dieses unterhaltsarme Lager wurde auch bei den Ee 3/3 angewendet. Um das Befahren der Kurven zu erleichtern, wurden die Spurkränze der mittleren Achse um 6 mm dünner gedreht.

Oben:

Seit dem 24. August 1953, als diese Aufnahme in Boniswil gemacht wurde, hat sich einiges verändert: Die De 6/6 15303 hat ihre Übergangsbleche verloren und zwei- und dreiachsige Personenwagen als Güterzugbegleitwagen gibt es längst nicht mehr. Foto: H. Schneeberger

Mitte:

Da die De 6/6 nur zwischen Luzern, Beromünster und Wildegg fahren, begegnen sie sich recht häufig. Hier kreuzen sich in Hallwil — Dürrenäsch am 31. Mai 1978 die Güterzüge 7229 mit 15303 (links) und 7230 mit 15302.

Unten:

Im Gegensatz zu den Personenzügen der Seetalinie fahren die De 6/6 mit ihren Güterzügen nicht über Wildegg hinaus bis Brugg. Am 16. September 1971 aber brachte die 15303 einen Schulleiseextrazug vom Seetal bis nach Brugg. Auf unserem Bild schickt sie sich gerade an, die vier Zweitklasswagen (rechts) für die Rückreise zu umfahren. Im Hintergrund ist eben die Ae 3/6 II 10420 mit dem Personenzug 2413 eingetroffen, während links die Ae 3/6 II 10441 mit Rangieraufgaben beschäftigt ist. Foto: D. Heer.

Seite 76 oben:

Eine Werkaufnahme von Brown Boveri dokumentiert den Ablieferungszustand der De 6/6: Scherenstromabnehmer mit zwei weit auseinanderliegenden Schleifstücken, vier Türen und sechs Aufstiegstrepfen. Die von deutschen Rangierlokomotiven bekannte Stromabnehmer-Spezialausführung war zum Überfahren der damaligen Streckentrenner in der Fahrleitung notwendig. Die heutigen Doppelwippen waren damals noch unbekannt. Normale Elektrolokomotiven führen deshalb früher grundsätzlich mit zwei Bügeln am Fahrdraht.

Unten: Typenskizze der De 6/6

