



Im Lokkasten befinden sich die beiden Führerstände. Sie sind mit einem Seitengang verbunden, in welchem die Relais, die Sicherungen und der Steuerstromschalter auf einem Tableau angeordnet sind. Von diesem Seitengang sind die beiden Wendeschalter erreichbar, mit denen man auch einen defekten Fahrmotor elektrisch abtrennen kann. In der Mitte stehen der Transformator mit der Hochspannungseinführung, der Hauptschalter und die Stufenschaltereinrichtung. Der Transformator besitzt einen separaten Ölkühler, der vom Fahrwind gekühlt wird. Zu diesem Zweck wurde die Seitenwand als Jalousie ausgebildet, die im Winter mit einem Blech zur Hälfte abgedeckt wird. Da mit der Möglichkeit gerechnet wurde, dass die Lok später in einem schwereren Dienst als nach Pflichtenheft verwendet würde, hatte man Platz für eine Ölpumpe frei gelassen. Diese wurde jedoch nie eingebaut.

In den beiden Vorbauten sind je ein Fahrmotor mit dem dazugehörigen Ventilatormotor untergebracht. Letztere sind relativ schwach bemessen, um von der Seetalstrasse nicht zu viel Staub anzusaugen. Obwohl die Strasse heute durchgehend asphaltiert ist, trifft diese Überlegung immer noch zu. Die Fahrzeuge werden auf der Seetalbahn deutlich mehr verschmutzt als auf Linien mit eigenem Trasse. Im Vorbau 1 sind zusätzlich noch die ohmschen und induktiven Shunts beider Fahrmotoren und im Vorbau 2 der Kolbenkompressor und der Umformer für die Batterieladung platziert. Als einzige besitzt die Lok 15301 noch die Übergangsbleche. Die beiden anderen haben heute ein durchgehendes Geländer.

#### Elektrischer Teil

Der elektrische Teil wurde von BBC gebaut. Der Transformator (Sparschaltung) ist für eine Dauerleistung von 570 kVA ausgelegt worden und konnte für die beiden Betriebsspannungen umgeschaltet werden. Da diese Umschaltung jedoch selten und nur in einer Hauptwerkstätte erfolgte, wurden die Umschaltklemmen der einfacheren Ausführung wegen in den Ölkessel verlegt. Im Jahre 1930 hatten die SBB die Seetalbahn auf 15000 V/16 $\frac{2}{3}$  Hz normalisiert. Die Umformerstation in Beinwil wurde abgebrochen und es wurde teilweise eine neue Fahrleitung erstellt. In der Folge wurde dann bei den De6/6 die Umschalteinrichtung im Transformator ausgebaut. Sekundärseitig sind dreizehn Anzapfungen für die dreizehn Fahrstufen vorhanden. Bei beiden Stromsystemen erhielten die Fahrmotoren ungefähr die gleichen Spannungen, der Primärstrom hingegen war bei Betrieb unter 5500 V knapp dreimal grösser. Der Stufenschalter als Flachbahnschalter wurde gleich gebaut wie bei den Ee3/4-Rangierloks, da man auf eine bewährte Bauart zu-

Zwei sehr seltene Aufnahmen aus den vierziger Jahren von H. Hürlimann:

Das obere Bild zeigt eine De 6/6 zusammen mit einer Be 4/4 der Bodensee — Toggenburg-Bahn am 4. Mai 1941 vor einem schweren Pilgerzug auf der Südostbahn zwischen Biberbrugg und Altmatt.

Auf dem unteren Bild verlässt eine De 6/6 im Jahr 1947 den Bahnhof Luzern als Vorspannlok vor einem Güterzug mit C 5/6. Im Vordergrund ist ein altes Langsamfahrtsignal zu erkennen.