

Auch der Hauptschalter wird vom Führerstand aus mit einem Handrad in einer Drehbewegung mechanisch eingeschaltet. In der Regel wurden die Ölhauptschalter so eingebaut, dass die Einführungsisolatoren auf dem Dach waren und der Ölkessel im Maschinenraum. Da bei der De6/6 der Stromabnehmer in der Mitte des Daches jedoch den ganzen Platz beanspruchte, wurde der Ölhauptschalter ganz in den Maschinenraum verlegt.

Ursprünglich waren dieselben Fahrmotoren wie bei den Ee3/4 eingebaut. Heute ist es der gleiche 14-polige Serie-Motor wie bei den Ee3/3 16311 - 16326 („Halbschuh“) und somit mit diesen austauschbar. Die beiden Motoren sind parallel geschaltet und haben eine Stundenleistung von rund 500 kW bei 530 U/min.

Um die elektrischen Einrichtungen möglichst einfach zu halten, hatte man auf den Einbau einer elektrischen Bremse verzichtet. Die Höchstgeschwindigkeit betrug anfänglich 40 km/h, in Schlepplfahrt 50 km/h. Ohne grosse Änderungen wurde sie in zwei Schritten auf 45 km/h und dann auf 50 km/h erhöht.

Die Lokomotive ist mit der Sicherheitssteuerung und der automatischen Zugsicherung ausgerüstet. Im Seetal sind zwar keine Zugsicherungsmagnete bei den Signalen aufgestellt und Vorsignale fehlen überhaupt. Hingegen werden sieben mit Blinklicht ausgerüstete Niveauübergänge mit der Zugsicherung überwacht.

Führerstand

Der Lokomotivführer hat seinen Platz auf der linken Seite. Vor ihm auf dem Führertisch befindet sich der Steuerhebel für den Stufenschalter, rechts davon die massiven Schalter für Wendeschalter, Kompressor, Ventilatoren und Zugheizung, sowie links das Führer- und Rangierbremsventil. Das Führerbremsventil wie das Steuerventil sind Bauart Westinghouse. Rund um das Führerstands-fenster sind die Instrumente angeordnet und zwar links der Geschwindigkeitsmesser, unten die Volt- und Ampèremeter für die Fahrleitungsspannung und Triebmotorenstrom und rechts die Manometer für die Luftbremse. Die Fahrberechtigung kann mit einer einfachen roten Glasscheibe - die vor die Signallampe geschoben wird - signalisiert werden. Als Komfort seien erwähnt, der mechanische Seitenspiegel und der Regenschutz über dem Seitenfenster, der vom Lokführer beim häufigen Rangieren sehr geschätzt wird.

Oben:

Grossverkehr gibt es auf der Seetalinie, wenn der Schweizer Nationalzirkus Knie für einige Tage nach Reinach kommt. Trotz Einsatz von zwei zusätzlichen Re 4/4 II fällt auch heute noch jeweils ein Zirkuszug für die De 6/6 ab. Lok 15301 am 18. Juli 1979 in Reinach Unterdorf.

Mitte:

Eine alltägliche Situation: 15303 mit Güterzug 7251 wird in der Station Hallwil — Dürrenäsch vom Personenzug 2255 überholt. Aussergewöhnlich ist lediglich die Zuglok des Personenzuges, eine Re 4/4 I die am 30. 3. 78 für einen ausgefallenen De 4/4-Triebwagen einspringen musste.

Unten:

Am 11. April 1978 kam eine Gruppe ausländischer Eisenbahn-Ingenieure mit einem Roten Pfeil nach Wildegg zur Weiterfahrt nach Lenzburg Stadt. Da die Motoren des Schnelltriebwagens für die starken Steigungen der Seetalinie zu schwach sind, kam die De 6/6 15302 zu Hilfe und schleppte den RAe 2/4 1002 nach Lenzburg Stadt.

