

Betriebseinsatz

Im April 1926 wurde die erste Lokomotive abgeliefert, im Juni 1926 folgten die beiden andern. Schon kurz darauf konnten Erfahrungen in beiden Stromsystemen gesammelt werden. Es wurden nämlich nur zwei Lokomotiven im Seetal unter 5500 V/25 Hz eingesetzt, die dritte wurde zunächst ins Tessin geliefert und in den ersten Jahren möglicherweise am Ablaufberg in Bellinzona verwendet. Später wurde sie dem Depot Chiasso zugeteilt und diente vor allem als Rangierlok in Lugano.

Die De 6/6 haben sich unter beiden Stromsystemen und im Rangierdienst sehr bewährt. Heute werden sie fast ausschliesslich so eingesetzt, wie es seinerzeit geplant war: Güterzugdienst im Seetal. Vereinzelt nur werden sie vor Regionalzüge gespannt, da sich die geringe Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nachteilig auswirkt.

Nur ausnahmsweise kamen sie auch ausserhalb des Seetals zum Einsatz. In den ersten Betriebsjahren führten sie Stückgüterzüge auf der Strecke Lugano - Chiasso. In den fünfziger Jahren halfen sie mit Vorspannleistungen auf der SOB aus, da damals grosser Lokmangel herrschte und die De 6/6 am Sonntag vorwiegend auf Reserve standen.

Heute können sie noch ganz vereinzelt vor Abstellzügen nach Meggen, Küssnacht, Littau oder Ebikon beobachtet werden.

Die drei Lokomotiven sind in einem dreitägigen Lokdienst eingeteilt. Sie werden von Lokführern der Depots Luzern, Beinwil und Brugg bedient und sind nicht ganz so unbeliebt wie es oft heisst, da sie recht zuverlässig arbeiten. Vor allem für den so häufigen Rangierdienst auf den Stationen eignen sie sich gut, weil der Lokführer näher beim Seitenfenster steht als bei anderen Lokomotiven. Bei Ausfall einer Maschine muss jeweils eine Re4/4 II oder Re4/4 III einspringen. So ist es naheliegend, dass die De6/6 mit der Re4/4 II verglichen werden. Die Re4/4 II kann auch als eigentliche Nachfolgerin der De6/6 betrachtet werden. Geschätzt wird bei ihr vor allem die elektrische Bremse, die bei dieser Berg- und Talbahn mit den vielen Einschränkungen und Geschwindigkeitsänderungen sehr wertvoll ist. Aber auch die grössere Anhängelast ist für den Betrieb fast eine Notwendigkeit. Schon häufig musste eine De6/6 Wagen zurücklassen, die mit einer Re4/4 II noch spielend mitgenommen worden wären. Seit dem 27. Mai 1979 sind auch die Re6/6 im Seetal zugelassen, die auf 35⁰/₀₀555 t befördern (De6/6 280 t). Nun ist das Seetal auch für schwere Züge kein Hindernis mehr, da die zulässige Achslast heute wie bei den andern SBB-Strecken 20 t beträgt.

Oben:

Bis 1972 war die Hauptwerkstätte Bellinzona für Revisionen und Reparaturen an den De 6/6 zuständig. G. Giuliani fotografierte die 15303 auf der Gotthardstrecke beim Dazio Grande, als sie am 26. April 1970 wegen eines Defekts zusammen mit der Be 4/6 12339 von der Ae 6/6 11443 in die Hauptwerkstätte geschleppt wurde.

Mitte:

Muttertagsfahrt durch das Seetal: Die De 6/6 15301 hilft der Re 4/4 I 430 am 8. Mai 1960 den schweren Extrazug 9317 mit drei Speisewagen durchs Seetal zu ziehen (hier bei Waldibrücke). Foto: H. Schneeberger.

Unten:

De 6/6 15301 vor Güterzug 7234 am 7. Juli 1965 in Boniswil. Foto: D. Heer.

