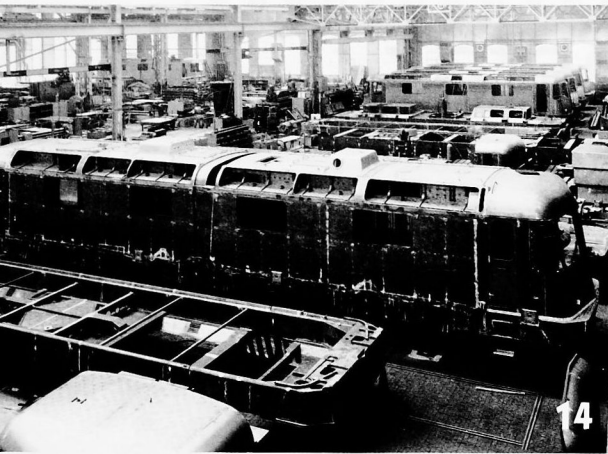




Hochleistung gesucht

In den 1960er Jahren steckten die SBB mitten in einem Modernisierungsprogramm, das auch die Erneuerung des Triebfahrzeugparks mit vielseitig einsetzbaren Elektrolokomotiven umfasste.



Die ersten 25 Jahre

Auf die neuen Re 6/6 warteten vielseitige Einsätze im gemischten Dienst vor Reise- und Güterzügen in der ganzen Schweiz.

Inhalt

- 3 Editorial
- 6 Galerie
- 14 Bau der Prototypen
- 20 Serienbeschaffung
- 28 Technik
- 42 Einsatzgeschichte 1976 bis 2000
- 52 Unterschiedliche Traktionsarten
- 66 Einsatzgeschichte 2001 bis 2015



Erfolgreich und beliebt

Nach der Erprobung der Prototypen fiel der Entscheid auf die Bauart mit einteiligem Fahrzeugkasten und Schraubenfedern. Bis 1980 beschafften die SBB insgesamt 85 Serienlokomotiven Re 6/6.



Unterschiedliche Traktionsarten

Es sind Vorspanndienst und Mehrfachtraktionen üblich. Mit dem Zwischendienst ließen sich am Gotthard Zuglasten bis 2000 t befördern. Er wurde später zugunsten von Schiebelok-Einsätzen aufgegeben.

- 77 Porträt der SBB Cargo AG
- 80 Leopardenzug (Panzer-Transporte)
- 88 Ganz schwere Lasten (Sand, Kies und Schotter)
- 92 Instandhaltung (Lok-Werkstätte des SBB-Industriewerks Bellinzona)
- 94 Statistik: Lokomotivtabelle
- 96 Unterwegs auf dem Führerstand



Robust und kräftig

Die in den ersten Betriebsjahren erkannten Probleme wurden bei der Serienproduktion laufend behoben. So erhielten die SBB einen zuverlässigen Loktyp, der bis heute ohne große Umbauten eine praktisch störungsfreie Leistung erbringt.



Bis heute unentbehrlich

Alle Re 6/6 sind inzwischen im Besitz von SBB Cargo AG. Mindestens 80 Maschinen waren 2015 noch betriebsfähig und ausschließlich vor Güterzügen zu sehen.



Titel:

Lokverband Re 10 mit einem südwärts fahrenden Kieszug oberhalb des Dorfes Wassen. Die Ladung ist für die Baustelle von AlpTransit Gotthard in Sigrino (Ceneri-Basistunnel) bestimmt.

Foto: Urs Jossi



Ganz schwere Lasten

Wie früher die Krokodil-Lokomotiven befördern die Re 6/6 heute auch Ganzzüge mit Kies, Sand und Schotter zwischen Abbaugruben und Großbaustellen.

Instandhaltung der Lokomotiven

Alle Re 6/6 und weitere Elektrolokomotiven von SBB Cargo AG werden im SBB-Industriewerk in Bellinzona repariert und unterhalten.

