



Nordamerikanische Dieseltechnik auf Europas Gleisen: Die Class 66 von ESU (Teil 1)

# Fremder Diesel

«Ooooh Schreck ... Ein Russkocher ...» entfuhr es einem Freund, selber auf Lokomotiven in der Schweiz unterwegs, als er zum ersten Mal ein Bild der neu erworbenen Class 66 im H0-Massstab sah. Am nächsten Tag stand die Lokomotive nicht mehr an dem Platz, an dem ich sie über Nacht parkiert hatte. Die Begeisterung des Sohnes an diesem Modell war nicht zu übersehen. Auch beim Vorbild gibt es die unterschiedlichsten Reaktionen zu der antiquierten Technik, die schon längst überholt scheint. Gründe genug, um Modell und Vorbild näher anzuschauen.

Von Andreas Lindner

**D**iesellokomotiven als Streckenloks haben in der Schweiz einen schweren Stand. Die frühe Elektrifikation und der «saubere» Betrieb der Elektrotraktion haben Dieselfahrzeuge hierzulande zu einer Randerscheinung werden lassen für Rangier-, Bau- und Rettungsaufgaben, kaum jedoch für die Führung von Zügen des Güter- oder gar Reiseverkehrs. Ganz selten kamen und kommen über ausländische

Gleise Dieselloks mit ihren Güterzügen in die Schweiz, darunter die sechssachsige Diesellok Class 66, die jedoch bis auf Messfahrten nicht weiter als in die Rangierbahnhöfe von MuttENZ gelangten.

## Class 59: Der Beginn einer Erfolgsgeschichte

Bereits vor 30 Jahren, im Jahr 1985, erhielt der britische Baukonzern «Foster Yeoman»

vier Lokomotiven mit der Herstellerbezeichnung JT26CW-SS von «General Motors-Electro-Motive Division», kurz «GM-EMD». Die Lokomotiven verkörperten Robustheit und Kraft aber auch bewährte US-amerikanische Technik bei einem niedrigeren Anschaffungspreis.

Diese in Grossbritannien später als Class 59 eingereihten Fahrzeuge basierten auf dem in über 5000 Exemplaren gebauten