



Von Hans-Jürgen Götz (Text/Fotos)

Mehrfachtraktionen, also der Einsatz von zwei oder mehr Lokomotiven vor einem Zug, haben für die Zuschauer immer einen besonderen Reiz. In der Realität werden solche Mehrfachtraktionen immer dann eingesetzt, wenn zum Beispiel vor schweren Güterzügen auf Bergstrecken mehr Zugkraft erforderlich ist. In der Schweiz sind solche Szenarien regelmässig, vor allem auf den Alpen-Rampen, zu beobachten. Ebenfalls oft anzutreffen sind Fahrzeugüberführungen. Sowohl Streckenloks als auch Baudienst- oder Rangierfahrzeuge werden dabei mit Güterzügen überführt. Auch bei den Schmalspurbahnen sind immer mal wieder Doppeltraktionen oder Überführungen anzutreffen. Auch in den USA sind Mehrfachtraktionen schon fast Normalität. Bis in die 1970er-Jahre hat man dort eher noch pragmatisch gedacht, und so hat man anfangs den Ansatz gewählt, kleinere, eher leistungsschwache und preiswerte Dieselelektrikloks zu beschaffen. Diese liessen sich nach Bedarf zu beliebigen Kombinationen von Mehrfachtraktionen koppeln. Da in den USA auf den grossen Fernstrecken viel längere und damit schwerere Güterzüge als bei uns gefahren werden, ist der Einsatz solcher «Consists» dort im Alltag überall zu beobachten. Lange Doppelstock-Containerzüge oder schwere Kohlezüge können ohne sol-



Vor der Zeit der Allegras waren Doppeltraktionen am Bernina Alltag. Bei einer Fotofahrt am 18. Oktober 2019 war dies nochmals zu erleben.
Foto: Stefan Wyss



Auch bei der SOB gab es Schiebedienst: Der BDe 4/4 unterstützt am 7. Mai 2008 am Zugschluss die Re 446 bei der Beförderung des Kieszugs.
Foto: Pascal Zingg