



Foto: Ernst Brunke

Zwischenloks waren vor allem auf den steilen Alpenstrecken im Einsatz: Eine BLS Ae 4/4^{II} ist hier als Zwischenlok eingereiht, zugführend zieht die Ae 8/8 272.

die gewaltigen Lokomotivkombinationen gar nicht über die vielen Pässe in den Weiten Amerikas bewegt werden. Lange Güterzüge mit acht Lokomotiven am Anfang, zwei «Helper-Units» in der Mitte und noch einmal zwei Maschinen als Schubloks am Ende sind dort keine Seltenheit. In der Schweiz war bis Ende der 1980er-Jahre nur der Zwischendienst erlaubt. Dieser war bei den schweren Güterzügen auf den Steilstrecken am Gotthard und am Lötschberg auch an der Tagesordnung. Da die neueren Güterwagen in massiverer Bauweise gebaut wurden, konnte Anfang der 1990er-Jahre der Schiebedienst erlaubt und fortan auch praktiziert werden. Heute gibt es in der Schweiz ausschliesslich Schiebedienst, aber seit Inbetriebnahme der Basistunnels ist ein solcher nur noch selten nötig.

Auf der Modelleisenbahn hat man solche Herausforderungen im Sinne der Zugkraft eher nicht. Hier geht meist um die Optik, die entsteht, wenn zwei oder mehr



Foto: Georg Trüb

Im Güterverkehr gehören Mehrfachtraktionen zum Alltag, entweder aus Lastgründen oder weil Lokomotiven überführt werden müssen.