

Das Tagebuch von mArtin...

20. Februar 2025 18:00 Uhr

Eine Sache, die mich schon ziemlich lange beschäftigt; Und wieder einmal geht es - letzten Endes - um Physik. Die Züge der ÖBB, die mit der Aufschrift »City Shuttle« fahren, sehe ich nie ohne einen separaten Triebwagen. Immer ist eine *normale* Lok davor gespannt. Obgleich diese Garnituren für mich schon so aussehen, als ob sie einen eigenen Triebwagen hätten - aber egal.

Was allerdings auch nicht immer stimmt: davor gespannt. Denn, wenn sie nach Westen fahren, dann ist die Lok tatsächlich vor den Waggons - der Zug wird also wirklich gezogen. Wenn sie allerdings von dort wieder in Richtung Westbahnhof fahren, dann ist die Lok am gleichen Platz, also hinter den Waggons - der Zug wird dann tatsächlich geschoben.

Ich nehme also an, dass diese Züge alle zu einem Kopfbahnhof fahren, und es dort keine Möglichkeit gibt, die Waggons und die Lok andersrum zu reihen.

Meine Frage wäre also: Wenn ein Zug geschoben wird, wie ändern sich dann die Fahreigenschaften des Zuges? Von der Modelleisenbahn weiß ich, dass dort das Schieben eines längeren Zuges nie mit einem höheren Tempo geht, das geht grundsätzlich in die Hose. Die Gewichtsverhältnisse sind im realen Maßstab vermutlich gänzlich anders, sonst würde man das ja - im echten Leben - nicht tun. Aber wie ist das bei einer stärkeren Bremsung, oder gar Notbremsung? Drückt da nicht das Gewicht der schweren Lokomotive auf die wesentlich leichteren Waggons, die damit auch schneller verzögern, also bremsen, würden? Oder ist die schwere Lok beim Bremsen gar im Vorteil, weil sie stärkere Bremsen hat und das Gewicht auf der Schiene eine größere Reibung verursacht?

ÖBB, bitte melden...

(C) mArtin 2025