

Die 1' C 2' h 2-Personenzugtenderlokomotive 66 002

Von Dipl.-Ing. Leopold Niederstraßer

Allgemeines

Die Dampflokomotive 66 002 (s. Titelblatt und Abb. 1 und 2) ist die zweite Ausfertigung der nur in zwei Exemplaren gebauten Lok der Baureihe 66. Diese Baureihe wurde innerhalb des Lokomotivtypenplans 1950 zu einer Zeit entwickelt, in der sich das Ausmaß des Strukturwandels im Zugförderungsdienst noch nicht übersehen ließ, und zwar als Gemeinschaftskonstruktion der fünf westdeutschen Lokomotivfabriken, vertreten durch das Technische Gemeinschaftsbüro Kassel, und des Bundesbahn-Zentralamts Minden, vertreten durch den damaligen Lokomotivbaudezernenten Dipl.-Ing. Friedrich Witte.

Die Lokomotive wird durch die Baumerkmale 1' C 2' h 2 folgendermaßen gekennzeichnet: vorn ein seitenbeweglicher Laufradsatz (1'), drei im Hauptrahmen gelagerte, miteinander gekuppelte angetriebene Achsen (C) und ein nachlaufendes zweiachsiges Drehgestell (2'), ferner mit Heißdampf arbeitend (h) und mit zwei Zylindern (2) in einstufiger Dampfdehnung (Zwillingslokomotive).

Die Baureihe 66 war zunächst als Ersatz für die Lokomotiven der Reihen 64 und 74⁴ gedacht (siehe „Niederschrift über die 8. Beratung des Fachausschusses Lokomotiven“ – hier noch mit der Achsfolge 1' C 1'); erst später wurden die Reihen 24, 38¹⁰ und 78⁰ (dann mit der Achsfolge 1' C 2' wegen der größeren Vorräte) mit einbezogen. Ferner sollten daneben aber auch andere, vorwiegend im Nebenbahndienst eingesetzte Personenzugtenderlokomotiven wie die Baureihen 75⁰ und 75⁴ und die Güterzugtenderlokomotiven 86 und 93⁵ ersetzt werden.

Nachstehend die Angaben über die Bezeichnungen usw. dieser Lokomotiven:

Bauartreihe	Länderbauart	Baumerkmale	Betriebsgattungszeichen	V max	km/h
24	Einheitslok	1' C h 2	P 34.15	90 /	50
38 ¹⁰	Preuß P 8	2' C h 2	P 35.17	100 /	50
64	Einheitslok	1' C 1' h 2	Pt 35.15	90 /	90
74 ⁴	Preuß T 12	1' C h 2	Pt 34.17	80 /	80
75 ⁰	Württ T 5	1' C 1' h 2	Pt 35.15	80 /	80
75 ⁴	Bad VI c ¹⁻³	1' C 1' h 2	Pt 35.16	90 /	90
78 ⁰	Preuß T 18	2' C 2' h 2	Pt 37.17	100 /	100
86	Einheitslok	1' D 1' h 2	Gt 46.15	70 /	70
				80 /	80*)
93 ⁵	Preuß T 14 ¹	1' D 1' h 2	Gt 46.17	70 /	70

*) ab Lok 86 234

Durch dieses umfangreiche Einsatzprogramm als Mehrzwecklokomotive waren von vornherein gewisse konstruktive Grundlagen festgelegt:

1. Das Reibungsgewicht, das durch die verlangte Zugkraft gegeben war, erforderte die Ausführung mit drei angetriebenen Radsätzen.
2. Der Einsatz anstelle der Baureihe 38¹⁰ verlangte eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.
3. Die Verwendung auf Nebenbahnen begrenzt den Achsdruck auf 15 t und setzt wegen der vielen Gleisbögen eine gute Kurvenläufigkeit voraus.
4. Die Verwendung auf Hauptbahnen erfordert große Vorräte an Kohlen und vor allem Wasser, die im Rahmen des gegebenen Achsdrucks nur durch Anordnung eines hinteren Drehgestells untergebracht werden konnten.

Der Durchmesser der angetriebenen Radsätze von 1600 mm gestattet in Verbindung mit einem günstig gestalteten Massenausgleich die auf Hauptbahnstrecken geforderte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Die gute Kurvenläufigkeit ist dadurch gegeben, daß die Lok vorn durch ein abgewandeltes Krauss-Helmholtz-Gestell geführt wird, in dem die vordere Laufachse und die erste Kuppelachse zusammengefaßt sind, und hinten durch das bereits erwähnte zweiachsige Drehgestell. Die vordere Laufachse läßt einen Ausschlag nach beiden Seiten von 105 mm zu, die erste Kuppelachse eine Seitenverschiebung von 10 mm. Das nachlaufende zweiachsige Drehgestell kann nach jeder Seite 80 mm ausschlagen. Die Lokomotive kann Gleisbögen mit einem Halbmesser von 140 m befahren.

Der Gesamttrabstand beträgt 11050 mm, die Länge über Puffer 14798 mm. Der mittlere der angetriebenen Radsätze ist der Treibradsatz; dieser und die dritte Kuppelachse sind im Rahmen fest gelagert. Der feste Radstand beträgt demnach 1850 mm.