

Roco 23265 V188 002 DB Diesellok

Category: Dieselloks Spur N

geschrieben von Oliver Wiedwald | 2. Dezember 2022

Vorbild der Roco 23265 V188 002 DB Diesellok ist eine Doppel-Diesel-Lokomotiven der Achsfolge Do+Do der Baureihe D 311 der Wehrmacht, später als V188 bei der Deutschen Bundesbahn.

Die Wehrmachtslokomotive D 311 war eine Diesellokomotive der deutschen Wehrmacht für den Einsatz mit den schweren Geschützen vom Typ Gustav bzw. Dora. Von dieser Baureihe wurden 1939 von dem Konsortium F. Krupp/Siemens-Schuckert (SSW) insgesamt acht Fahrzeughälften für die Wehrmacht beschafft.

Obwohl sie Eigentum der Wehrmacht waren, war dies nicht direkt an den Lokomotiven vermerkt, vielmehr war die dort aufgebrachte Kennzeichnung Deutsche Reichsbahn, eine Zeile darunter Essen, gefolgt von Fried. Krupp A.G. In der vierten Zeile befand sich das Loknummernschild, darunter die Angabe Heimatbahnhof Essen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die verbliebenen Exemplare bei der Deutschen Bundesbahn als Baureihe V 188, ab 1968 als Baureihe 288 geführt.

Die Wehrmachtslokomotiven D 311 waren als dieselelektrische Doppellokomotiven mit jeweils den Halbeinheiten a und b ausgeführt.

Die Kraftübertragung vom Motor erfolgte über einen zwischengeschalteten Generator mit Kabelverbindungen zu den elektrischen Fahrmotoren an jeder der vier Radsätze pro Halbeinheit. Die Achsfolgebezeichnung war dementsprechend „Do+Do“. Die Maschinen verfügten ursprünglich über 940 PS (entspricht 691 Kilowatt) Motorleistung je Fahrzeughälfte und waren für Geschwindigkeiten bis 75 Kilometer pro Stunde zugelassen. Die Steuerungen beider Loks waren elektrisch gekoppelt und wurden von dem jeweils vorausfahrenden Führerstand aus bedient. Die Gesamtmasse beider Fahrzeughälften zusammen betrug 147 Tonnen.

Die beiden Einheiten waren mit einer Kurzkupplung verbunden. Die beiden mittleren Achsen waren seitenverschiebbar gelagert.

Die Lokomotiven waren mit einer besonderen Spitzen- und Schlusslicht-Signalanlage ausgestattet, die es erlaubte, in jedem Einsatzland die dort üblichen Lichtsignale zu schalten (z. B. vorne zwei oder drei Lichter). Während des Verschubes der auf den zwei parallelen Gleisen der Schießkurve rollenden 80-cm-Geschütze konnte an den jeweils hinteren Lokomotiven auf je nur ein rotes Schlusslicht umgeschaltet werden, womit ein Schienenfahrzeug auf nur einem Gleis mit zwei roten Schlusslichtern angezeigt wurde.

Die D311 waren bei der Ablieferung in Wehrmachts-üblichem Schwarzgrau /Ral 7021 gehalten, das später auch für alle weiteren Neulieferungen (Kriegsloks) und Haupt-Ausbesserungen bei Lokomotiven der Reichsbahn zur Anwendung kam. Es wurden im Einsatz auch Tarnanstriche auf den grauen Grundlack aufgebracht. So ist ein etwas seltsam wirkender Wintertarnanstrich („Walli“) durch Bilder aus dem DORA-Einsatz in Sewastopol verbürgt. Sommertarnanstriche sind entsprechend dem Standard der entsprechenden Tarn- und Lackiervorschrift denkbar, aber bislang sind hierzu keine Bilddokumente bekannt.

Nach der Aufarbeitung bei der DB trugen die im Betrieb verbliebenen 2 Loks (eine weitere war als Ersatzteilspender erhalten, die letzte war im Krieg verschollen, vmtl zerstört) den bei der DB dann üblichen Anstrich in Flaschengrün (Ral 6007). Später erhielten die Loks je eine Anstricherneuerung im Rahmen einer weiteren HU den dann bei Dieselloks üblichen Anstrich in Purpurrot Ral 3004.

Die „D 311“ waren dafür vorgesehen, die ihnen zugeordneten Eisenbahngeschütze in die speziell für diese angelegten Stellungen zu bringen sowie sie zum Richten der Waffe auf der sogenannten Schießkurve zu positionieren und daneben mit elektrischer Energie zu versorgen. Der tatsächliche Einsatz hierfür war sehr begrenzt, da nur das sogenannte Dora-Geschütz, eines von zwei 80-cm-Geschützen, zu einem einzigen Kampfeinsatz bei der Beschießung der Festung Sewastopol auf der Krim kam. Weiter wurden nur noch Demonstrationsschießen durchgeführt, ein weiterer Einsatz der von Hitler geliebten aber militärisch wenig

sinnvollen Riesengeschütze wurde durch die Verantwortlichen der Wehrmacht nicht zur Anwendung gebracht.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die D 311 03 und 04 als Baureihe V 188 bzw. ab 1968 als Baureihe 288 sowie die D 311 02 als Ersatzteilspender in den Bestand der Deutschen Bundesbahn übernommen. Bei den von Krauss-Maffei nunmehr für den Güterverkehr hergerichteten Fahrzeugen wurden die beiden 940-PS-Motoren durch 1100-PS-Motoren (entsprechend je 808 Kilowatt) ersetzt, die von Maybach für die Baureihe V 200.0 entwickelt worden waren.

Die für den militärischen Einsatz konzipierten Lichtanlagen wurden bei den beiden Maschinen auf die Standard-Lichtsignale zurückgebaut. Der Anstrich wurde dem weinroten Farbschema der Neubauloks angepasst, ferner erfolgten während der restlichen Betriebszeit noch mehrfache Anpassungen, beispielsweise an der Druckluftbremse und der Heizeinrichtung. Die beiden Exemplare der Baureihe 288 wurden bis zu ihrer Ausmusterung 1971 von den Bahnbetriebswerken Gemünden und Bamberg eingesetzt. 1973 wurden beide Lokomotiven bei der Firma Layritz in Penzberg verschrottet.

Textquelle: Wikipedia-Artikel Wehrmachtslokomotive D311

Modell:

Die Roco 23265 V188 002 DB verfügt ab Werk zwei Fahrmotoren (jeweils mit Schwungmasse) welche über eine Kardanwelle synchronisiert werden und sind über eine Strom führende Kupplung verbunden. Fahrwerk und Chassis der beiden Lok-Einheiten sind aus Metall, die Gehäuse und Anbauteile aus Kunststoff. Gesteuert wird die Lok DC-Analog. Der Antrieb erfolgt über alle acht Achsen, zwei Achsen jeweils mit zwei Haftreifen. Sie verfügt über N-Standardkupplungen und ein 3-Licht Spitzensignal über zwei Glühlämpchen.

Umbau:

Die Lok wurde mit zwei Doehler & Haass PD10MU 6 DCC-Decoder digitalisiert. Jede Einheit kann autark fahren, sofern man das wünscht ☐

Zunächst war die Überlegung ob ich beide Einheiten mit einem Decoder versorgen würde. Diesen Gedanken hatte ich allerdings schnell verworfen, da ich keine Litzen zwischen den Einheiten sehen wollte (die Strom führende Kupplung ist nur 2-Polig), und auch kein großes Interesse an Fräsarbeiten hatte. Letztere wären zur Leitungsführung erforderlich gewesen. Da ich kein Freund solch invasiver und irreversibler Eingriffe in ein Modell bin kam mir das gerade entgegen.

Details zum Umbau gibt es hier: [Umbau Roco 23265 V188 002 DB.](#)





