

Reihe Dm3, SJ | Spur H0 - Art.Nr. 37753

Schwere Erzlokomotive

Vorbild: Schwere Erzlokomotive als 3-teilige Stangen-Elektrolokomotive Reihe Dm3 der Schwedischen Staatsbahnen (SJ). Eingesetzt auf der Erzbahn Lulea - Kiruna - Narvik. Serie 1200, mit den Betriebsnummern 1201+1231+1202. Braune Grundfarbgebung, große Stirnlampen, Führerstandtüren in alter Anordnung, große Schneepflüge (Norrlandspflüge) und SAB-Gummifederräder. Betriebszustand um 1970.

Art.Nr.	37753
Spur	H0
Bauart	1:87
Epoche	IV
Art	E-Lok

599,99 € UVP, inkl. MwSt

Ab Werk lieferbar

Highlights

- Komplette Neukonstruktion der 3-teiligen Erzlok Dm3.
- Hochdetaillierte Metallausführung.
- mfx-Decoder mit umfangreichen Geräusch- und Lichtfunktionen.
- 2 Hochleistungsantriebe mit Schwungmasse, jeweils 1 Motor in jeder Lok-Einheit mit Führerstand.
- Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbelichtung separat digital schaltbar.
- Passende Erzwagen-Sets 46370 und 46371 mit unterschiedlichen Betriebsnummern, für vorbildgerecht langen Erzzug.

Produkt

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. 2 geregelte Hochleistungsantriebe mit Schwungmasse, jeweils 1 Motor in jeder Lok-Einheit mit Führerstand. Jeweils alle 4 Treibachsen in jeder Lok-Einheit mit Führerstand angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und ein rotes Schlusslicht konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Zusätzliches drittes Volllicht oben digital zuschaltbar. Maschinenraumbelichtung, sowie

Führerstandsbeleuchtung am Führerstand 1 und 2 jeweils separat digital schaltbar. Zusätzliches Markierungslicht digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Hochdetaillierte Metall-Ausführung mit vielen separat angesetzten Einzelheiten. Detaillierte Dachausrüstung mit großen Lüfteraufsätzen und Druckluftbehältern. Alle 3 Lok-Einheiten fest miteinander verbunden. Kurzkupplungskinematik zwischen den einzelnen Lok-Einheiten. Markierungstafeln für das vordere Ende der Lok liegen separat bei. Länge über Puffer 40,7 cm.

Produktinfo

Die passenden Erzwagen finden Sie in zwei Sets mit jeweils 6 Wagen und unterschiedlichen Betriebsnummern im Märklin H0-Sortiment unter den Artikelnummern 46370 und 46371. Zwei Erzwagen-Sets mit weiteren unterschiedlichen Betriebsnummern finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter den Artikelnummern 24237 und 24238.

Diese Erzlokomotive finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22273.

Veröffentlichungen

- Neuheiten-Prospekt 2013 - Gesamtprogramm 2013/2014 - Gesamtprogramm 2014/2015 - Gesamtprogramm 2015/2016

Großbetrieb

Die Erzbahn Luleå – Gällivare – Kiruna – Narvik In der Gegend um die nordschwedischen Städte Gällivare und Kiruna wurde bereits seit Mitte des 18. Jahrhunderts Eisenerz gefördert und in aller Welt wegen seines hohen Eisengehalts überaus geschätzt. Ab 1860 suchten die an der Erzförderung beteiligten Gesellschafter neue Wege, um einen effizienteren Abtransport ihres Erzes zu den Häfen Luleå in Schweden und Narvik in Norwegen zu gewährleisten. Zwar schien die Eisenbahn „das“ geeignete Verkehrsmittel zu sein, doch waren zunächst große Investitionen zu tätigen. Immerhin konnte 1888 die 202 km lange Strecke Gällivare – Luleå in Betrieb genommen werden. Mehrere der am Bahnbau beteiligten Firmen waren zwischenzeitlich Bankrott gegangen und so griff der Staat ein. Am 24. Oktober 1890 erfolgte die Gründung der staatseigenen Luossavaara Kirunavaara Aktiebolag (LKAB), welche die fertiggestellte sowie die noch zu bauende Erzbahn unter ihre Fittiche nahm. Die Streckenverlängerung von Gällivare nach Kiruna erfolgte bis 1899. Wegen des langen Transportwegs nach Luleå und der Vereisung des Hafens im Winter stellte dies aber auf Dauer keine befriedigende Lösung dar. Am 26. September 1902 war es dann soweit, der Lückenschluss erfolgte mit „Böllern und Granaten“ und es wurde ausgiebig gefeiert. Durch unwegsames, ja fast lebensfeindliches Gelände führte nun die 269 km lange Strecke von Gällivare nach Narvik. Eine besondere Herausforderung bildete dabei das Teilstück von Riksgränsen auf dem Rücken des kaledonischen Gebirgszugs nach Narvik am Ofotfjord: Hier musste

entlang steiler Berghänge mit einem 40 km langen Streckenabschnitt ein Höhenunterschied von 520 m überwunden werden. Der erste Erzzug von Gällivare nach Narvik wurde am 13. November 1902 in Marsch gesetzt. Ab dem 24. November 1902 begannen schließlich die Norwegischen und Schwedischen Staatsbahnen den Planverkehr mit drei Erzzügen pro Tag. Die offizielle Eröffnung durch den schwedischen König Oscar II. fand erst am 14. Juli 1903 statt. Die Erzbahn vereinigt noch heute mehrere Superlative in sich: Sie verläuft vom schwedischen Luleå am Bottnischen Meerbusen in nordwestlicher Richtung zu den über dem Polarkreis liegenden Eisenerzabbaugebieten von Gällivare und Kiruna und weiter zum norwegischen Hafen Narvik. Sie ist die nördlichste Strecke, die mit dem übrigen westeuropäischen Streckennetz verbunden ist. Zudem ist der Bahnhof Narvik auf 68°26' nördlicher Breite der nördlichste für den Personenverkehr erreichbare Endbahnhof Westeuropas. Schon ab 1911 erforderten die steigenden Beförderungsleistungen die Elektrifizierung des schwedischen Abschnitts. Zehn Jahre später zogen auch die Norwegischen Staatsbahnen nach und ab 1922 konnten Elloks die 1.900 Tonnen schweren Erzzüge durchgehend ziehen. Der Zweite Weltkrieg sorgte mit den erbitterten Kämpfen um Narvik für große Zerstörungen, doch nach Kriegsende wurde der Wiederaufbau sofort in Angriff genommen. Mit dem Umbau von Verladeanlagen, neuen Erztransportwagen und stärkeren Lokomotiven schlug ab Ende der 1960er Jahre die große Stunde der Stangenelektroloks der Reihe Dm3. Dabei handelte es sich um drei kurzgekuppelte, elektrisch miteinander verbundene Lokomotiven. Jeder der drei Teile besaß vier gekuppelte Antriebsachsen. Mit einer Gesamtleistung von 7.200 kW und einer Gesamtlänge von 35,25 m konnten sie 5.400 t schwere Erzzüge befördern. 1996 übernahm die LKAB die Abwicklung des Erzverkehrs inklusive Betriebsmitteln. Neben der Indienststellung neuer Erzwagen beschaffte sie bei Adtranz zunächst neun zwölfachsige Doppellokomotiven (IORE), welche ab Ende 2000 sukzessive den Betrieb aufnahmen. Die IORE übertrifft mit einer Leistung von 10.800 kW, einem Gesamtgewicht von 360 Tonnen und einer Länge von 45,8 Metern die seither eingesetzten Dm3 noch bei weitem. Mit den neuen Loks werden heute Erzzüge mit eindrucksvollen 7.800 t Anhängelast gezogen. Weitere acht IORE-Doppelloks wurden zwischenzeitlich bestellt, deren letzte ab Mai 2013 zur Auslieferung kommen werden. Dies bedeutet dann den endgültigen Abschied für die einstigen Königinnen der Erzbahn, die dreiteiligen Stangenelektroloks der Baureihe Dm3.

Merkmale



Fahrgestell und Aufbau der Lokomotive aus Metall.



Digital-Lokomotive mit Hochleistungsantrieb. Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung/Verzögerung einstellbar. Spezialmotor mit elektronisch unterstütztem Lastausgleich oder in kompakter Glockenanker-Bauart. Fahrbetrieb mit Märklin-Transformator, im Märklin Delta-System oder im Märklin-Digital-System (Motorola-Format). 1 schaltbare Zusatzfunktion (function) bei Digital-Betrieb.



Digital-Decoder mit bis zu 9 digital schaltbaren Funktionen beim Betrieb mit Mobile Station 60652 bzw. 60651. Bis zu 5 Funktionen beim Betrieb mit Control Unit 6021. Bis zu 16 Funktionen mit künftigen Steuergeräten vorbereitet. Belegte Funktionen je nach Ausrüstung der Lokomotive.



Geräuschelektronik eingebaut.



Dreilicht-Spitzensignal und ein rotes Schlusslicht mit der Fahrtrichtung wechselnd.



Stromversorgung auf Oberleitungsbetrieb umschaltbar.



Märklin-Kurzkupplungen in Norm-Aufnahme mit Kulissenführung.



Epoche 4

Warnhinweis

ACHTUNG: Nur für Erwachsene

	CONTROL UNIT	MOBILE STATION	MOBILE STATION 2	CENTRAL STATION	CENTRAL STATION 3
Spitzensignal	X	X	X	X	X
Lichtfunktion	X	X	X	X	X
E-Lok-Fahrgeräusch	X	X	X	X	X
Signalhorn	X	X	X	X	X
Direktsteuerung	X	X	X	X	X
Lichtfunktion 1		X	X	X	X
Führerstandsbeleuchtung		X	X	X	X
Rangierpiff		X	X	X	X
Führerstandsbeleuchtung		X	X	X	X
Lichtfunktion 2			X	X	X
Bremsenquietschen aus			X	X	X
Ankuppelgeräusch			X	X	X
Lüfter			X	X	X

Luftpresser	X	X	X
Panto-Geräusch	X	X	X