Die Baureihe Dm3 der schwedischen Staatsbahn SJ

Die grossen Eisenerzvorkommen in Schweden konnten bereits vor über hundert Jahren nur mit der Eisenbahn abtransportiert werden. Von Kiruna bis Lulea war es kein Problem, eine Eisenbahnlinie zu bauen, aber der weit über dem Polarkreis gelegene Ostseehafen Lulea war im Winter nicht immer frei von Eis. Es wurde daher beschlossen, die Linie in nordwestlicher Richtung nach Norwegen zu bauen. So entschloss man sich für eine Streckenführung über das Lofotengebirge bis zum norwegischen Hafen von Narvik, welcher unter dem Einfluss des warmen Golfstromes im Winter eisfrei bleibt. Schon 1915 wurde diese wichtige Eisenbahnlinie elektrifiziert, und sie war somit eine der ersten elektrischen Linien in Skandinavien. Auf Grund der guten Erfahrungen in der Schweiz wählte man das Einphasen-Wechselstromsystem. Im Jahre 1923 wurde die Elektrifikation vollendet. Wegen der guten Qualität des Eisenerzes wurden die Züge immer schwerer und seit einiger Zeit zählen die Erzzüge in Lappland zu den schwersten Güterzügen Europas. Heute verkehren schwedische und norwegische Lokomotiven auf dieser Strecke, doch die SJ Dm3 ist immer noch die imposanteste Erscheinung. Die schwedische Dm3 ist eine Weiterentwicklung der ursprünglichen Serie Da, welche später in den fünfziger Jahren als zweiteilige Lokomotive der Baureihe Dm gebaut wurde. Auch für die norwegischen Staatsbahnen NSB wurden ähnliche Maschinen gebaut (Baureihe EL12), die jedoch grün angestrichen wurden, während für die Dm3 das für Schweden bekannte Rotbraun zur Anwendung kam. Die Lokomotiven wurden mehrmals umgebaut und modernisiert; so wurden unter anderem die ursprünglichen Speichenräder durch stärkere SAB-Räder ersetzt; auch waren die zunehmenden Zuggewichte bald zu hoch für die übliche Schraubenkupplung, so dass eine leistungsfähige automatische Klauenkupplung russischer Herkunft montiert wurde. Die schwedischen zweiteiligen Lokomotiven wurden später fast alle mit einem Zwischenteil versehen und so in die dreiteiligen Dm3 umgewandelt. In den sechziger Jahren wurden nochmals neue Lokomotiven gebaut, welche von Anfang an als dreiteilige Maschinen abgeliefert wurden. Im Jahre 1970 wurde die letzte SJ Dm3 abgeliefert; sie gehört somit zur letzten Serie elektrischer Stangenlokomotiven, die je gebaut wurden. Trotz allen modernen technischen Weiterentwicklungen, die zu leistungsfähigen Drehgestell-Lokomotiven führten, stehen 1994 noch alle Dm3-Maschinen der SJ im Eisatz. Es ist eine wahre Augenweide, die gut 35 Meter langen Riesen mit Kuppelstangen eine Last von 5200 Tonnen über den Berg befördern zu sehen.
Das Lemaco-Modell im Massstab 1:87 entspricht in seiner Ausführung dem Ablieferungszustand der letzten Serie, welche 1968-1970 gebaut wurde. Es besitzt modellgetreue SAB-Räder und Klauenkupplung; die Türeinteilung und die Beleuchtung geben den Zustand von 1970 wider.

Technische Daten:	Bauart	Dm3	1D + D + D1
	Triebraddurchmesser		1530 mm
	Laufraddurchmesser	990 mm	
	Länge über Puffer		35’250 mm
	Höchstgeschwindigkeit		75 km/h
	Leistung		940 kN (7’200 kW)
	Dienstgewicht		270 Tonnen
	Adhäsionsgewicht		243.2 Tonnen
	Achsdruck		20 Tonnen

Z E R T I F I K A T

Das LEMACO Modell in Spur HO, Massstab 1:87
Ein in Kooperation zwischen Lemaco und Philotrain entstandenes Handarbeitsmodell aus über 800 Einzelteilen gefertigt, fein beschriftet und lackiert. Jedes Modell ist einzeln numeriert und datiert.

Technische Daten	Länge über Puffer	414 mm	(gekuppelt)
	Gewicht	1,125 kg	
	Mind. Radius	600 mm	
	Stromaufnahme	400 mA	

Folgende Stückzahlen wurden gebaut

HO-051	SJ Dm3 - dreiteilig, E-Lok, braun	110 Exemplare	1-110	1994

- Federpuffer
- Führerstand mit Inneneinrichtung
- Türen zum Oeffnen
- Konstantbeleuchtung 1,5 V in Fahrtrichtung wechselnd
- Antrieb aller Achsen durch 3 CANON EN-22 12-14 V Gleichstrommotoren mit Freilaufgetriebe
- Radreifen aus Neusilber
- Für den Oberleitungsbetrieb müssen alle drei Einheiten durch die vorhandenen Kabel verbunden werden
- Klauenkupplung mit austauschbaren Märklin- und Fleischmann-Kupplungshaken beiliegend