

Bedienungsanleitung

Instruction

Instructions de Service



2055

Sechssachsige Diesellokomotive der White Pass & Yukon Route

Das Vorbild:

Die White Pass & Youkon Route betreibt in Alaska von Skagway ausgehend eine Schmalspurbahn mit der Spurweite von 3 Fuß (915 mm), die sich zum White Pass hinaufwindet und dort die kanadische Grenze überschreitet. Die Strecke führt von hier aus weiter über Ben-

net bis Whitehorse. Die Streckenlänge beträgt 110 Meilen (ca. 180 km).

Zu den Glanzseiten der Bahnlinie wurden jährlich an die 500.000 t Blei, Zink und Kupfer zum Hafen Skagway transportiert und dort auf Schiffe verladen. Heute reisen jährlich etwa 75.000 Touristen mit Sonderzügen der Bahn.

Um den unwirtschaftlichen Dampfbetrieb aufgeben zu können, hatte die White Pass zwischen 1954 und 1966 elf Stück 900 PS starke Streckendieselloks beschafft. Nachdem die Erzzüge auf der Strecke immer schwerer wurden, entschloß man sich zur Bestellung



®

von weiteren 10 Lokomotiven mit 1200 PS vom Typ DL535E bei ALCO.

Da ALCO in den USA den Lokomotivbau einstellte, wurden die Loks von den Montreal Locomotive Works, einer ALCO-Tochtergesellschaft, in Kanada gebaut und zwischen 1969 und 1972 an die Bahn geliefert. Sie erhielten die Betriebsnummern 101 bis 110.

Bereits kurz nach der Ablieferung im Jahr 1969 geriet das Roundhouse (Ringlokschuppen) in Skagway in Brand, wobei die Loks 101 und 105 völlig zerstört wurden. Die übrigen acht Lokomotiven sind heute noch bei der Bahn vorhanden.

Das Modell

Antrieb:

Zwei angetriebene, dreiachsige Drehgestelle. Die Kraft des Motors in jedem Drehgestell wird auf die beiden äußeren Achsen übertragen, die mittlere Drehgestellachse läuft blind mit. Die Antriebsdrehgestelle besitzen keine Haftreifen, da das günstige Eigengewicht der Lok diese überflüssig machen.

Ersatzmotor:

Ersatzmotore sind unter der Bestellnummer 2204 erhältlich.

Betriebsarten:

Die Betriebsarten werden mit einem Dreiwegeschalter ausgewählt, der sich unter dem ersten Dachaufbau hinter dem Führerhaus befindet. Zur Bedienung des Schalters Aufbauteil nach oben abziehen.

Schalterstellung 0 =

Lok stromlos abgestellt

Schalterstellung 1 =

Lok mit Beleuchtung abgestellt

Schalterstellung 2 =

Fahrt mit Beleuchtung

Reinigung:

Verschmutzte Lokomotiven können bedenkenlos mit Wasser und Seifenlauge gereinigt werden.

Ölen:

Ausschließlich die Achslager der Räder in den Drehgestellen sollten von Zeit zu Zeit mit einem einzigen Tropfen LGB-Pflegeöl 5001/9 versehen werden.

Wechsel der Schienenschleifer:

Die Schienenschleifkontakte können nach Abschrauben des Getriebebodens ausgetauscht werden.

Wechsel der Radsätze und Radkohlen:

Nach Entfernen des Getriebebodens können die Radsätze und Radschleifkohlen erneuert werden.

Beleuchtung:

An jeder Stirnseite zwei Spitzensignalleuchten weiß, sowie eine Führerstandsinnenbeleuchtung mit gleichzeitiger Ausleuchtung der Loknummernschilder. Ferner drei Signalleuchten weiß/grün/rot, die ständig brennen. In der langen Motorhaube eine weitere Lampe zur Ausleuchtung der Loknummernschilder. Auf dem Führerhausdach eine rote Rückleuchte, die mit einer Leuchtdiode bestückt ist.

Lampenwechsel:

Spitzensignalleuchten:

Glühlampe mit Pinzette herausnehmen und auswechseln.

Führerhausinnenbeleuchtung:

Kleinen, schwarzen Deckel auf dem Dach entfernen und dann Lampe auswechseln.

Lange Motorhaube: Viereckigen Lüftungsaufsatz entfernen und dann Lampe austauschen.

Motorwechsel:

Diese Arbeit sollte von einer Fachwerkstatt vorgenommen werden.

Lokgewicht:

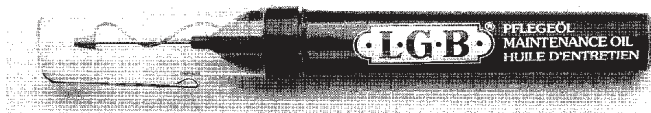
4000 Gramm.

Länge über Puffer:

630 mm.

Fahrstromversorgung:

LGB-Lokomotiven sollten nur mit Original-LGB-Fahrgeräten betrieben werden. Für den Einsatz dieser Lokomotive mit zwei Motoren wird der Fahrtrafo 5006 in Verbindung mit den elektronischen Fahrreglern 5007 oder 5012 empfohlen.



Für LGB-Modellfahrzeuge sollte grundsätzlich das LGB-Pflegeöl 5001/9 verwendet werden. Der Öler wird wie ein Füllfederhalter gehalten. So kommt man sauber auch an schwierig zu ölende Stellen heran. Das Öl schmiert, pflegt und konserviert. Es verharzt nicht.



Only LGB Cleaning Oil (5001/9) should be used with LGB locomotives and rolling stock. By holding the oiler like a pen, even hard-to-reach spots can be easily oiled. LGB Cleaning Oil cleans, lubricates and preserves without damaging sensitive plastic parts.



L'huile d'entretien LGB 5001/9, devrait être utilisée en principe, pour tous les véhicules modèles de LGB. Le lubrificateur est tenu comme un stylo encre. C'est ainsi que l'on peut accéder facilement et proprement aux endroits à huiler. L'huile lubrifie, entretient et conserve. Elle ne gélifie pas.

Änderungen der technischen Ausführungen vorbehalten.

We reserve the right to make technical alterations without prior notice.

Modifications de constructions réservées.

Jahres Garantie

Wir garantieren für jedes der hier aufgeführten Produkte Fehlerfreiheit in Material und Werkarbeit. Sollte trotzdem eine berechtigte Beanstandung vorliegen, gewähren wir innerhalb eines Jahres ab Kaufdatum eine kostenlose Nachbesserung. In diesem Falle Artikel unter Vorlage eines Kaufbeleges Ihrer LGB-Station retournieren. Diese Garantie erstreckt sich nicht auf Schäden, die durch unsachgemäße Behandlung entstanden sind. Sie erstreckt sich nicht auf Glühbirnen und auf eventuell entstandene Versandkosten.

Garantie-Anspruch

Transformatoren unterliegen strengen VDE-Vorschriften und dürfen deshalb nur vom Hersteller geöffnet bzw. repariert werden. Andernfalls erlischt sowohl der Garantieanspruch sowie die Möglichkeit zur Durchführung einer Reparatur.

Limited one-year warranty

This product is warranted for one year from the date of purchase against defects in material and/or workmanship. Any warranted product returned to place of purchase and accompanied by proof of purchase (charge record) cancelled check or dated sales slip) within one year from date of purchase will be repaired or replaced without charge of parts or labor. This warranty does not cover items that have been abused or damaged by careless handling. This warranty does not cover light bulbs. Transportation costs if any incurred by you are not covered by this warranty.

Warranty Claims

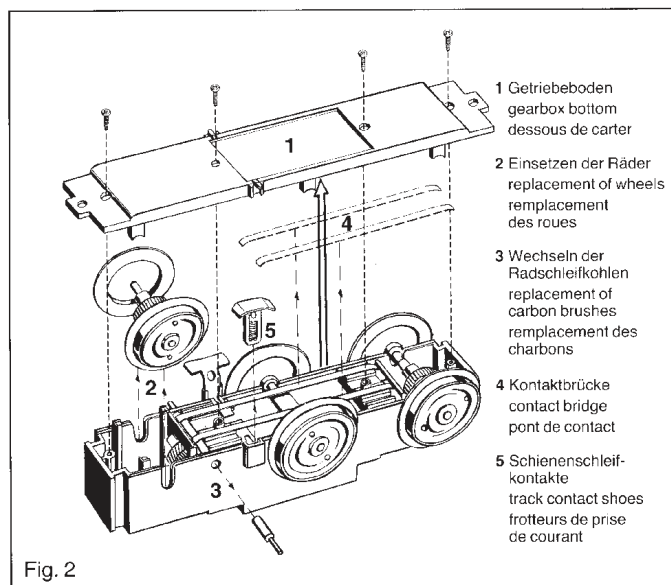
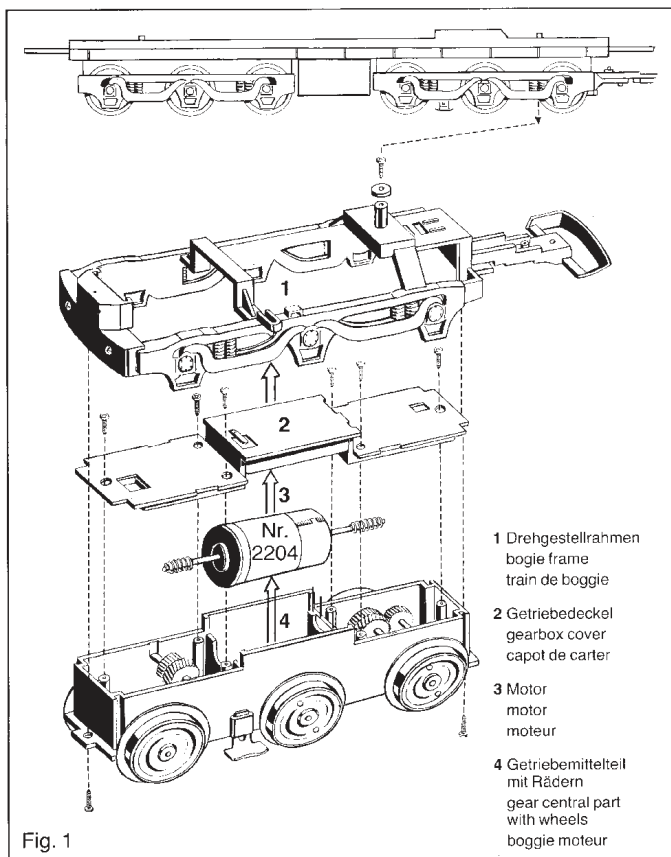
Transformers are subject to severe VDE-Regulations and should therefore only be opened, resp. repaired by the manufactures otherwise the warranty claim will be nullified and the possibility of repair eliminated.

Garantie

Nous accordons 1 an de garantie contre tout vice de matériel des produits énoncés. Celle-ci comprend une parfaite exécution dans nos ateliers. En cas de réclamation justifiée, nous garantissons une retouche gratuite du produit, pour une période d'un an à partir de la date d'achat. Pour cela, il faut renvoyer votre pièce justificative d'achat. Cette garantie ne s'étend pas aux dommages causés par un traitement incompétent. Elle ne s'étend pas également, aux ampoules électriques et aux frais d'expédition qui se présenteraient.

Droits de garantie

Les transformateurs sont soumis aux sévères prescriptions du "VDE" et ils doivent être ouverts et réparés, que par le fabricant. La non observation de ces prescriptions, annule droits de garantie et possibilité de réparation.





2055

Six Axle Diesel Locomotive of the White Pass & Yukon Route

The original:

The White Pass & Yukon Route operates a narrow gauge railroad with a gauge of 3 feet (915 mm) in Alaska. The route starts in Skagway, Alaska and leads up over the White Pass to the Canadian border, it then continues on to Bennet and finally reaches Whitehorse, in Canada's Yukon Province. The stretch of track is 110 miles (approx. 180 km) long.

During its heyday, roughly 500,000 tons of lead, zinc and copper were transported annually to the port of Skagway where goods were loaded onto ships for further transport. Today, roughly 75,000 tourists are carried in special trains every year.

In order to replace their uneconomical steam locomotives, the White Pass bought eleven 900 PS (horsepower) diesel locomotives between 1954 and 1966. When their ore trains became heavier and heavier, the White Pass decided to order 10 additional 1200 PS DL535E locomotives from Alco.

Alco had stopped building locomotives in America, so these were built an Alco subsidiary company; the Montreal Locomotive Works, in Canada. In 1969, they were delivered, but a fire broke out in the roundhouse in Skagway and locomotives Number 101 and 105 were completely destroyed. The remaining eight locomotives are still in working order today.

The Model

Drive:

The 2055 features two motorized triple-axled bogies (trucks). The driving power of the motors in each bogie is transmitted through the two outer axles. The inner axle of each bogie is not driven. The driving wheels are not fitted with friction tyres because the weight of the locomotive makes this unnecessary.

Replacement motor:

Replacement motors can be obtained by ordering Article No. 2204.

Three-way power control:

Power to the 2055 can be controlled via a three-way switch fitted beneath the roof behind the driver's cab. To operate the switch, the housing should be raised.

Switch position 0 =

Motors off, lights off.

Switch position 1 =

Motors off, lights on.

Switch position 2 =

Motors on, lights on.

Cleaning:

Soiled locomotives can be cleaned with soapy water without problems.

Lubrication:

Only the axles of the wheels in the bogies should be oiled. Do this occasionally using a drop of LGB-Cleaning Oil 5001/9.

Replacing bogie parts:

The track contact shoes (Article No. 2218), wheels sets and carbon brushes (Article No. 2120) can be replaced after the gearbox cover has been removed.

Replacing the sets of wheels and carbon brushes:

These can be replaced after the gearbox cover has been removed.

Lighting:

Two white signal lights are mounted at both ends. An internal light illuminates the driver's cab and number plate. Also, three signal lights (white/green/red) are always lit. An additional bulb is fitted in the motor cowling to illuminate the locomotive number. A red LED rearlight is mounted on the roof of the driver's cab.

Bulb replacement:

Headlights: The bulb (Article No. 5051/1) can be removed with a pair of tweezers and replaced.

Driver's cab internal light:

Remove the small black cover on the cab roof and replace the bulb (Article No. 5051/1).

Motor cowling light:

Remove the square ventilating cover and replace the bulb (Article No. 5051/1).

Motor replacement:

This should only be carried out in a specialist workshop.

Weight:

4000 gr.

Lenght over buffers:

630 mm.

Driving voltage:

LGB-Locomotives should only be operated on original LGB-Controllers. For this locomotive, with its two motors, a Controller 50065 together with an Electronic Controller 5007 or 5012 are recommended.

**2055****Locomotive diesel à six essieux de la White Pass & Yukon Route****LE PROTOTYPE:**

La White Pass & Youkon Route exploite en Alaska, un chemin de fer à voie étroite de 3 pieds (915 mm) partant de Skagway, qui se tortille vers le col de White pour traverser la frontière canadienne. De là, le trajet conduit vers Bennet jusqu'à Whitehorse. La longueur du parcours est de 100 milles (env. 180 km).

A l'époque où la ligne battait son plein, on transportait annuellement 500.000 tonnes de plomb, zinc et cuivre vers le port de Skagway, où elles étaient embarquées sur bateaux. De nos jours, environ 75000 touristes voyagent annuellement dans ces trains spéciaux.

Afin de supprimer l'exploitation à vapeur, qui n'était pas rentable, la White Pass avait acquis entre les années 1954 et 1966, onze puissantes locomotives Diesel de 900 Ch. En considération de l'énorme charge de minerais que devaient transporter les trains, on se décida à commander chez ALCO 10 nouvelles locomotives du type DL 535E, de 1200 ch de puissance.

Du fait qu'aux Etats Unis, ALCO arrêta sa production de locomotives, ces dernières furent construites par les Montreal Locomotive Works, une filiale canadienne de ALCO. Elles furent livrées au chemin de fer entre 1969 et 1972, et reçurent les numéros de service 101 à 110.

Peu de temps après leur livraison, en 1969, la rotonde à locomotives de Skagway fût incendiée, et les locomotives 101 et 105, entièrement détruites. Les huit autres locomotives restantes, sont encore en activité sur ce chemin de fer.

LE MODÈLE:**Fonctionnement:**

Le traction se fait par 2 bogies à 3 essieux. La puissance moteur de chaque bogie, est transmise aux deux essieux extérieurs, l'essieu central étant moteur. Les bogies d'entraînement ne possèdent aucun bandage adhésif, car celui-ci est devenue superflu du fait du poids à vide de la locomotive.

Moteurs de rechange:

Les moteurs de rechange sont disponibles sous la référence 2204.

Choix des fonctions:

Les fonctions sont choisies par un commutateur à trois directions, qui se trouve en-dessous de la première tourelle, derrière le poste de mécanicien. Pour manœuvrer le commutateur, il suffit de retirer la tourelle par le haut.

Position de commutateur sur 0 =

Locomotive arrêtée, sans courant

Position de commutateur sur 1 =

Locomotive arrêtée,

avec éclairage

Position de commutateur sur 2 =

Marche avec éclairage

Nettoyage:

Ne pas hésiter à nettoyer les locomotives encrassées, avec de l'eau mélangée de lessive.

Graissage:

Seules les boîtes d'essieux des roues de bogies, doivent être lubrifiées munis de temps en temps, d'une seule goutte d'huiles d'entretien LGB 5001/9.

Remplacement des frotteurs de prise de courant:

Les contacts des frotteurs de prise de courant peuvent être remplacés, après dévissage du bloc moteur.

Remplacement des trains de roues et des charbons:

Les trains de roues et leurs charbons peuvent être remplacés après enlèvement du fond de moteur.

Eclairage:

Il y a deux feux blancs en tête de la machine, disposés de chaque côté, ainsi qu'un éclairage intérieur du poste de conduite, avec illumination simultanée des plaques signalétiques, de la locomotive. En outre, trois feux de signalisation blanc/vert/rouge sont éclairés en permanence. Dans le long capot moteur, se trouve une autre lampe, éclairant les plaques des numéros de la locomotive. Sur le toit du poste de mécanicien, se trouve un feu arrière rouge, doté d'une diode lumineuse.

Changement des ampoules:

Feux de signalisation en tête:

Retirer l'ampoule avec une pincette et la remplacer.

Eclairage du poste de mécanicien:

Enlever le petit couvercle noir qui se trouve sur le toit et remplacer l'ampoule.

Long capot moteur:

Retirer la garniture de ventilation carrée et remplacer l'ampoule.

Changement de moteur:

Cette opération de travail devrait être réalisée par un atelier spécialisé.

Poids de la locomotive:

4000 grammes.

Longueur hors tout:

630 mm.

Alimentation en courant de traction:

Les locomotives LGB ne doivent être commandées que par des appareils originaux LGB. Pour la mise en service de ces locomotives avec deux moteurs, il est recommandé d'utiliser le transformateur de marche 5006, en combinaison avec les régulateurs électroniques 5007 ou 5012.



Vier Dieselloks der White Pass & Youkon Route in Skagway/Alaska.
Farbfoto: Christopher d'Amato

891005 PZ/1

**ERNST PAUL LEHMANN
PATENTWERK**

Saganer Str. 1-5 · D-90475 Nürnberg



**made
in
Germany**