

## **Die NAW/Hess-BGT-N2-Gelenktrolleybusse 121-125 von 1996 verkehren momentan teilweise immer noch in La-Chaux-de-Fonds, neuerdings teilweise aber auch in Neuchâtel ...**

Am 19. September 2013 habe ich in LA CHAUX-DE-FONDS auf der Linie 1 **zwei** dieser Trolleybusse angetroffen (die Nummern 121 und 122, noch immer im blau-gelb-weissen TC-Anstrich). Am gleichen Tag bin ich aber auch in NEUCHÂTEL **einem** dieser ursprünglich 5 Gelenkwagen begegnet, der Nummer 125, im nagelneuen hellgrün-weissen „transN“-Anstrich auf der Neuenburger Linie 1 zwischen Marin und Cormondrèche ...

Der Wagen 124 (bereits mit hellgrün-weissem Neuanstrich) stand an diesem Tag noch immer im Trolleybus-Depot der ehemaligen TC in La Chaux-de-Fonds – es wird vermutet, dass er bald auch nach Neuenburg transferiert werden soll. Der Wagen 123 stand gleich neben der Nr. 124 ebenfalls im TC-Depot, aber in nicht fahrfähigem Zustand, mit teilweise ausgebauten Aggregaten, offenbar zum Ersatzteilspender degradiert.

Diese zweimotorigen Trolleybusse stammen aus dem Jahr 1996, sind heute also immerhin schon 17 Jahre alt. Offenbar ist aber das Unternehmen transN (entstanden aus der Fusion von TN und TC) entschlossen, die konstruktiv noch relativ modernen Fahrzeuge noch für ein paar Jahre in Neuenburg fahren zu lassen.

Die wichtigsten technischen Daten der noch aktiven Fahrzeuge 121, 122, 124 und 125 lauten wie folgt:

Typ **BGT-N2** (zweite Generation der NAW-Hess-Niederflur-Trolleybusse)

Chassis von **NAW** (Chassis-Nummern zwischen TAW-6984421-U-950994 und TAW-6984421-U-950998)

Carrosserien von **HESS, Baujahr 1996**

Elektrische Ausrüstungen von **SIEMENS**, 2 angetriebene Achsen, 2 Drehstrom-Motoren mit total 250 kW Leistung, Umrichter-Steuerungen von Siemens, Nutzstrom-Bremsen.

Länge : 18,08 m            Breite: 2,50 m            Radstände: 5,60 m und 6,20 m

Gewicht: 17,7 t            47 Sitzplätze und 103 Stehplätze

Interessant ist, dass diese Fahrzeuge **KEINEN** Hilfsantrieb mit einem Verbrennungsmotor (Benzin oder Diesel) besitzen. Die TC haben sich damals bewusst dafür entschieden, Baustellen auf dem Trolleybus-Liniennetz (das damals noch aus drei Durchmesser-Linien bestand) nicht mit einem motorischen Hilfsantrieb zu umfahren, sondern elektrisch, mit Hilfe von Traktionsbatterien, allenfalls (bei längeren Streckenunterbrüchen) aber Dieselsebusse aushelfend einzusetzen. Mit Traktionsbatterien hatten die TC damals seit langem grosse (und offenbar nicht negative) Erfahrung; jahrelang waren auf der Linie 3 Bahnübergänge mit Schmalspurbahnen mit Hilfe von Traktionsbatterien befahren worden, damit komplizierte und störungsanfällige Fahrleitungs-Kreuzungs-Abschaltungen vermieden werden konnten. Übrigens: Auch Berner Trolleybusse legten von 1940 bis 1960 den Weg vom Bahnhof zum Depot Eigerplatz regelmässig im Batterie-Betrieb zurück – und neuerdings wollen auch die VBZ mit den modernsten Hess-Trolleybussen Baustellen wieder elektrisch umfahren.