

# Daten zur Lokalbahn Reutlingen–Eningen (Dampfbetrieb)

Bei einer Streckenlänge von 4,8 km verlief die Trasse zwischen 450,5 m und 375,2 m über Meer, bei einer Spurweite von 1000 mm.

## Dampflokomotiven

Die LRE erhielt zur Betriebseröffnung am 1. November 1899 vom Hersteller Krauss, München, drei Dampflokomotiven vom Typ Bn2t der Spurweite 1000 mm. Die Maschinen erhielten die **Fabriknummern 4149–4151** und die **Betriebsnummern 1–3** (Kastenlänge 4000 mm, Kastenbreite 2150 mm)

Die Bestellung für die Lokomotiven war noch durch die **Gesellschaft m. b. Haftung für die Erbauung der LRE** ergangen.

1903 wurde eine vierte Lokomotive gebraucht beschafft. Diese war bis 1912 vorhanden. Laut unbestätigten Angaben soll noch eine fünfte Lokomotive existiert haben.

Bereits zum Anfang war der Spitzname «Büschelesbahn» im Umlauf. Dazu kam es, weil die Lokomotiven jeweilen mit Reisigbüscheln, einer Spezialität Eningens, angefeuert wurden. Diese Lokomotiven standen bis 1912 im Betrieb. Die Elektrifizierung war bis im Juli abgeschlossen. Was mit ihnen danach geschah, ist uns leider nicht bekannt. Es herrscht die Meinung vor, dass während des Zweiten Weltkriegs die Lokomotiven zur Schuttbeseitigung auf Trümmerbahnen in Stuttgart eingesetzt waren. Trotz intensiver Bemühungen waren keine weiterführenden Angaben zu finden.

## Beiwagen

Auf Betriebsbeginn 1899 waren zehn Beiwagen und ein Güterwagen Nr. 51 vorhanden. Sie wurden von der gleichen Bauunternehmung bei der Waggonfabrik AG Rastatt bestellt und zum Eröffnungsdatum geliefert. Sie erhielten die Betriebsnummern 1–10, obwohl die drei Dampflokomotiven bereits die Nr. 1–3 belegten. Die Wagen dieser Serie waren weitgehend identisch; sie besaßen folgende Abmessungen:

Kastenlänge 5650 mm Kastenbreite 2150 mm Höhe über Schienenoberkante 3025 mm Gewicht 3,5 t Sitzplätze 12 im Wagen, vier Plattform-Sitzplätze.

Die Stehplätze wurden auf 22 beschränkt, gemäss der seinerzeit vorgeschriebenen Fläche pro Fahrgast wurde diese Zahl auf 32 erhöht, wahrscheinlich nachdem die Plattformen verkleidet wurden. Sie alle besaßen bei der LRE offene Plattformen. Diese wurden anlässlich eines Umbaus für den elektrischen Betrieb verschalt. Die zweiachsigen Beiwagen sind dann auch bei der elektrischen Strassenbahn Reutlingen während langer Jahre verblieben. Die Anpassung an den elektrischen Betrieb erfolgte in Neuffen.

Die Beiwagen Nr. 2 und 6 sind als Museumswagen erhalten geblieben. **Nr. 2** steht derzeit im einstigen Gaswerk der Stadtwerke Reutlingen, die **Nr. 6** im Museum Marxzell, Landkreis Karlsruhe. Der Wagen **Nr. 1** wurde im September 1955 in Reutlingen verschrottet. **Nr. 3** im März 1957, und die **Nr. 7** folgte im Mai. Der Beiwagen **Nr. 4** wurde erst im März 1975 verschrottet, während die **Nr. 5** dieses Schicksal bereits im Januar ereilte. Die **Nr. 8** ist im Juli 1956, die **Nr. 9** und **10** im Juli 1958 abgebrochen worden.

Zu erwähnen bliebe noch, dass die Personenbeiwagen der einstigen Dampfbahn meist noch zu Arbeitswagen umgestaltet wurden. So die Nr. 2, 4, 5 und 6. Man beachte das Kapitel über die Arbeitswagen.

1899 ist auch ein Gepäckwagen mitgeliefert und in Betrieb genommen worden. Man beachte auch das alte Foto des Depots Eningen. Er sah aus wie ein geschlossener Güterwagen. Noch einige Zeit war der zweiachsige Gepäckwagen auch bei der elektrischen Strassenbahn zu beobachten, wobei die offenen Plattformen bei der Umstellung beibehalten wurden. Jedoch ist der weitere Verbleib unbekannt.