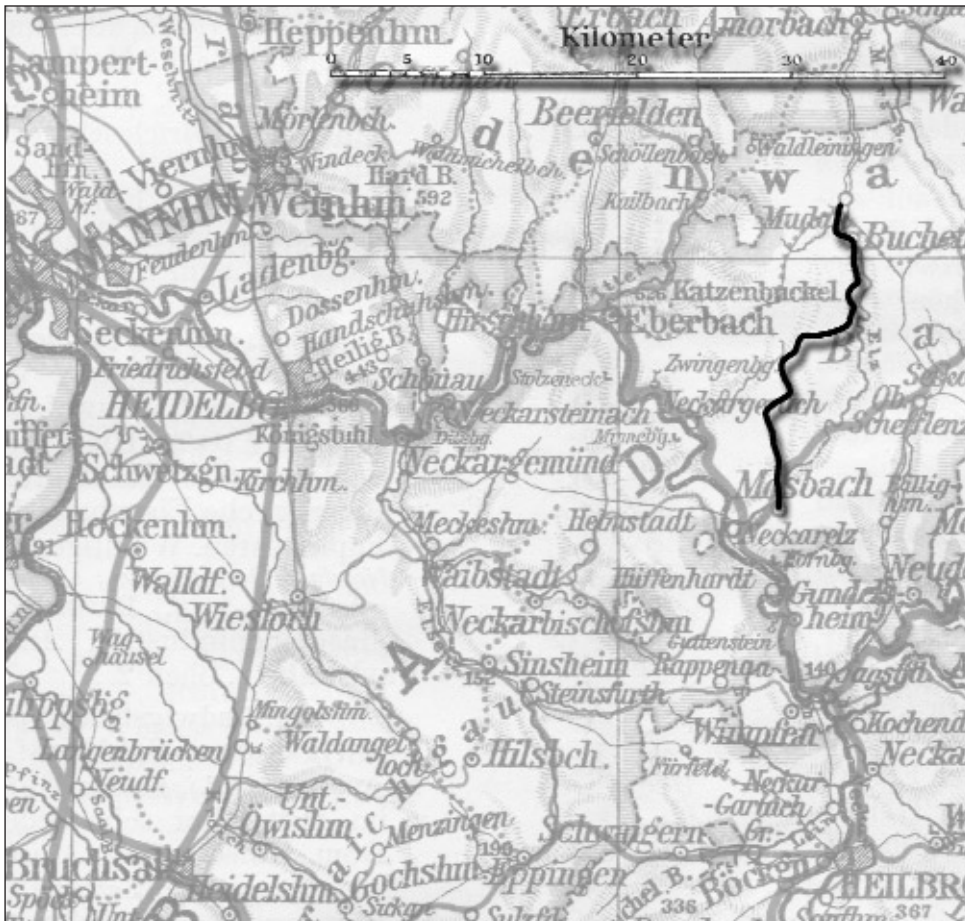


Alexander Neumann

99 7201 – 7204

Vier Dampfloks begehen ihren Hundertsten

Im Jahre 1904 lieferte die Lokomotivfabrik Borsig vier Dreikuppler an die Firma Vering & Waechter, welche diese für die im Bau befindliche Badische Meterspurstrecke Mosbach – Mudau geordert hatte. Mitte der 1960er Jahre außer Dienst gestellt, sind alle vier Loks noch heute erhalten – eine davon sogar betriebsfähig. Ihr 100. „Geburtstag“ sowie die Auswertung der Betriebsbücher von 99 7203, 99 7204 und der Fahrpläne der Strecke Mosbach – Mudau sollen Anlaß sein, das Leben dieser Loks und ihre heute längst vergessene Heimatstrecke einmal näher zu betrachten.



Vorgeschichte

Bereits seit etwa 1890 hatte man in der im Osten des Odenwaldes gelegenen Gemeinde Mudau und anderen Orten dieses wirtschaftlich rückständigen Landstrichs Versuche unternommen, Anschluß an das immer weiter expandierende Eisenbahnnetz zu erhalten. Die in den Jahren 1862 bis 1892 (1899) eröffneten Regelspurstrecken Babenhausen – Eberbach, Neckargemünd – Osterburken und Seckach – Walldürn (= Miltenberg) umschlossen zwar die Region um Mudau wie ein U, jedoch war die Entfernung zu den genannten Strecken zu groß, um für die wirtschaftliche Belebung des Mudauer Raumes eine Rolle zu spielen.

So bildeten sich im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts zwei Gruppen, die Mudau zum Zentrum einer Eisenbahnlinie machen wollten. Während das eine Eisenbahnkomitee eine aus topographischen und finanziellen Gründen schmalspurig auszuführende Querverbindung von Eberbach über Mudau nach Buchen (45 km) favorisierte, setzte sich das andere Komitee für eine Stichstrecke von Mudau zum an der Strecke Neckargemünd – Osterburken gelegenen Bahnhof Mosbach (Baden) ein, wobei man aus den bereits genannten Gründen auch hier die schmale Spur ins Auge gefaßt hatte.

Ein im März 1901 abgeschlossenes Gutachten brachte schließlich die Entscheidung: Die geringeren Baukosten, die einfachere Bauweise und die größere Bevölkerungsdichte im zu durchfahrenden Bereich ließen die Wahl auf die 27,509 km lange und meterspurig zu errichtende Strecke nach Mosbach fallen, wobei eine Ausführung in einfachster Weise empfohlen wurde. Trotzdem war der Bau von nicht weniger als sechs Brücken erforderlich, deren größte die Bieberklingenbrücke war, eine auf drei Pfeilern ruhende Kastenträgerbrücke.

Die badische Staatsbahn, die bisher Breit- und Regelspurstrecken gebaut hatte und im Gegensatz zum benachbarten Württemberg davon auch nicht abweichen wollte, übertrug der am 3. 11. 1885 gegründeten Firma Vering & Waechter Bau und Betrieb der Strecke, wobei jene aber im Eigentum des Staates blieb. Ein entsprechender Vertrag wurde am 21. 10. 1902 unterzeichnet, nachdem das Mosbach-Mudauer Bahnprojekt bereits am 23. 7. des Jahres per Gesetz verabschiedet worden war. Danach hatte Vering & Waechter eine jährliche Pachtsumme von 100 Mark an die Staatsbahn zu zahlen. Andererseits hatte letztere dafür gesorgt, bei negativen Betriebsergebnissen keine Zuschüsse an Vering & Waechter zahlen zu müssen.

Oben: Lok 99 7204 mit Personenzug in Mudau, 1932, Foto: Slg. Gerhard Moll

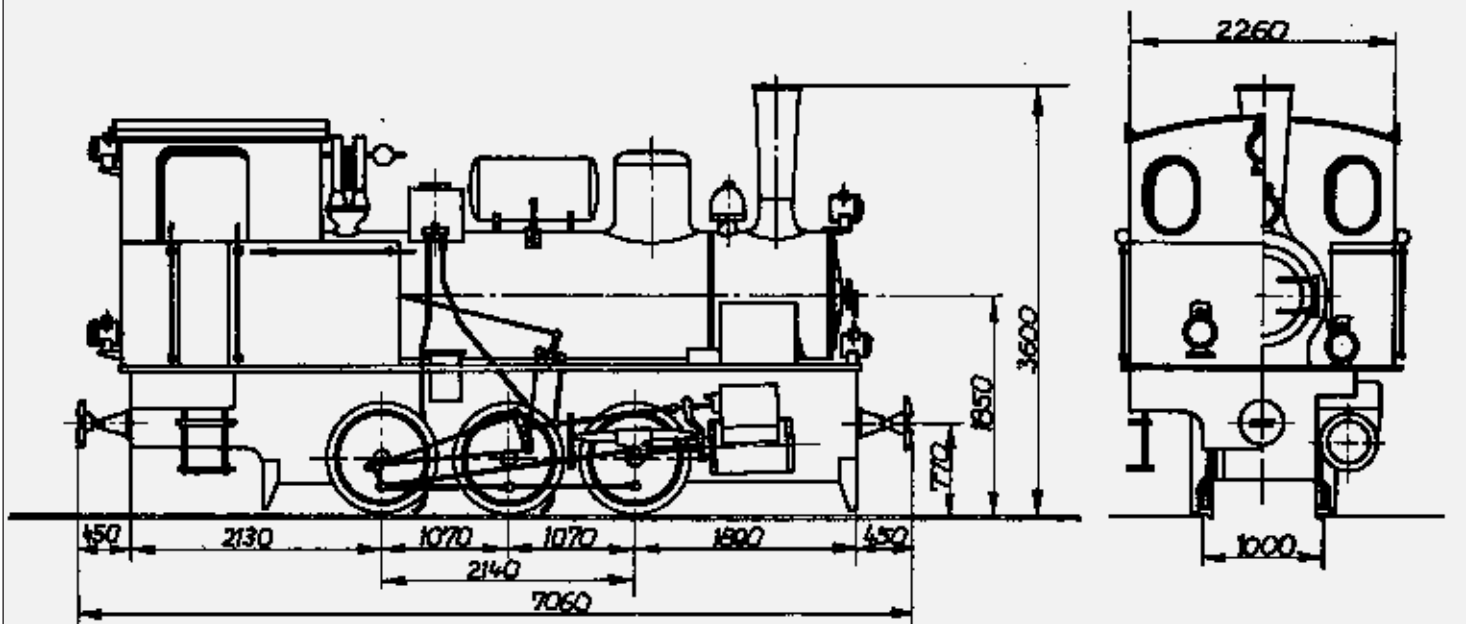
Links: Lage der Schmalspurbahn im Nordosten Badens, M 1 : 500.000, Kartenvorlage von 1927

S. 11 oben: Ansichten und technische Daten der Baureihe, letztere mit Abweichungen zu den Betriebsbucheinträgen, M 1 : 64, Zehn. Klaus-Joachim Schrader

S. 11 unten: Lok 99 7201, 1963 oder 64. Dieses und alle folgenden nicht näher bezeichneten Bilder stammen aus der Slg. Klaus-Joachim Schrader oder aus dem DME-Redaktionsvorrat und sind leider nicht beschriftet.

C-n2 Nr 1+4 der ehem. Bahn Moosbach-Mudau

(ex DR 99.7201 -7204) jetzt AVG-Nr.



Spurweite	=	1000	mm
Zyl. ϕ	=	320	mm
Hub	=	420	mm
Dt	=	800	mm
Dampfdruck	=	14	atü
Reibfläche	=	178	m ²

Heizfläche	=	4715	m ²
Leergewicht	=	18.00	t
Dienstgewicht	=	23.00	t
Reibungsgewicht	=	23.00	t
Zugkraft	=		
V _{max}	=	30	Km/h

Wasser	=	2.4	m ³
Kohlen	=	0.95	t
Erbauer	=	Borsig	
Baujahr	=	1904	
Fabrik-Nr.	=	5324 -5327	

140

K. V. Seifried 14.1911





Anfang 1903 begann der Streckenbau; auch erfolgte die Bestellung des Rollmaterials. Als Triebfahrzeuge erachtete man vier Dampflokomotiven für erforderlich, die ein Jahr später von der seit dem 22. 7. 1837 bestehenden Lokomotivfabrik August Borsig in Berlin-Tegel geliefert wurden. Über den genauen Zeitpunkt der Auslieferung existieren abweichende Angaben. Laut Betriebsbuch war es bei der Lok 3 (spätere 99 7203) der 2. 2. 1904, bei der Lok 4 (spätere 99 7204) der 6. 2. 1904. In der bisherigen Literatur (u. a. Dietrich Kutschik, Lokomotiven von Borsig, Berlin, 1985) wird für beide Loks meist der 20. 10. genannt, für die Loks 1 (spätere 99 7201) und 2 (spätere 99 7202) der 2. bzw. 3. 6.

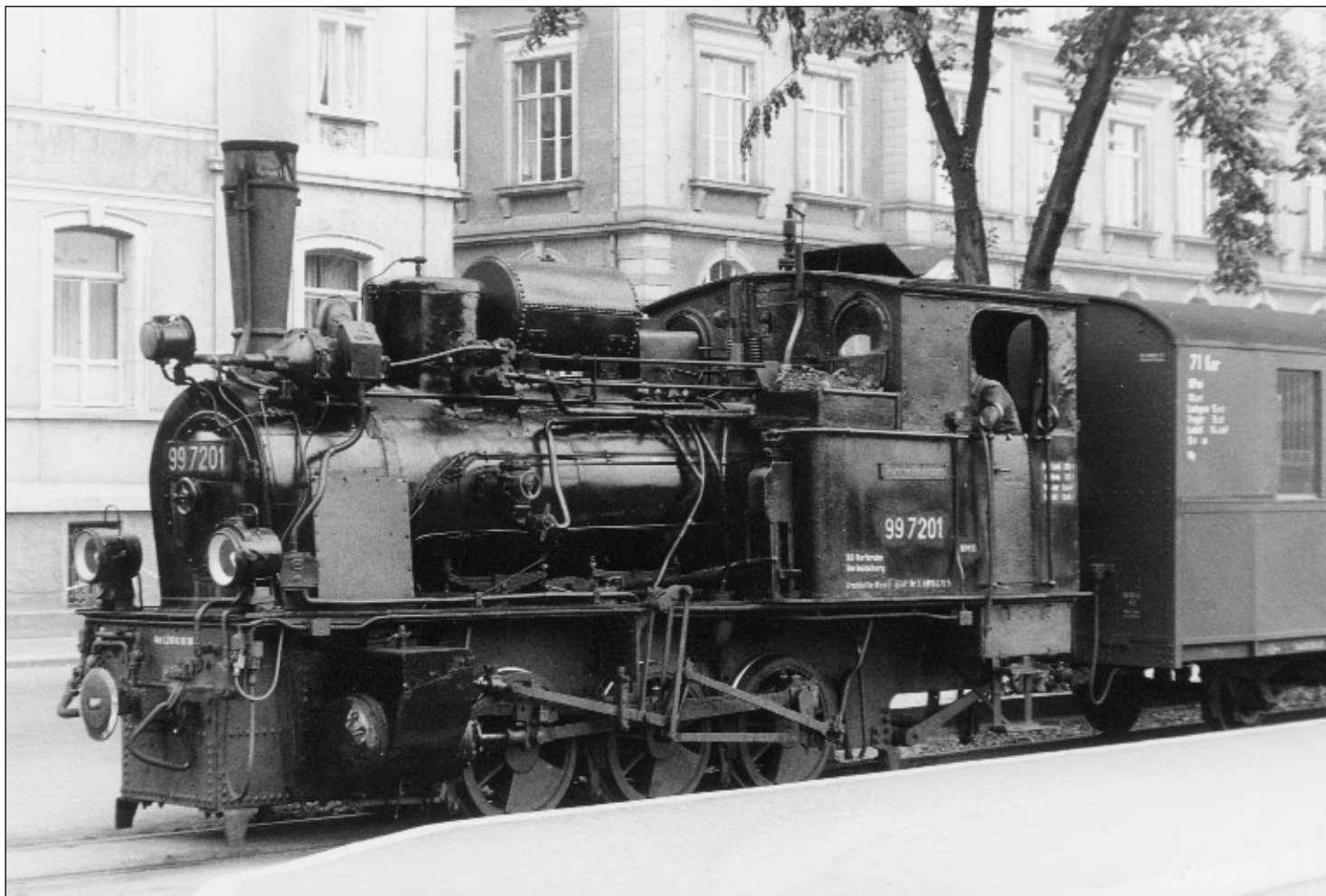
Tab. 1: Technische Daten der Loks

Hersteller:	Lokfabrik August Borsig, Berlin-Tegel
Baujahr:	1904
Fabriknummern:	5.324 – 5.327
Achsfolge:	Cn2t
Gattung:	K33.8
Länge über Puffer:	7.060 mm
Breite:	2.260 mm
Höhe über SOK:	3.600 mm
Zylinderdurchmesser:	320 mm
Kolbenhub:	420 mm
Schieber:	Flachschieber
Steuerung:	Allan
Treibraddurchmesser:	900 mm
Achsstand:	2.140 mm
Kesseldurchmesser:	1.100 mm
Kesseldruck:	12 atü
Kessel-Wasserraum:	1,8 m ³
Verdampfungsfläche:	3,2 m ²
Heizfläche:	47,158 m ²
Rostfläche:	0,77 m ²
Rostlänge:	1.103 mm
Rostbreite:	698 mm
Heizrohre:	129 Stück
Heizrohrdurchmesser:	38 mm
Rohrlänge:	2.865 mm
Gewicht (leer / betriebsbereit):	18 t / 23 t
Wasservorrat:	2,4 m ³
Kohlevorrat:	1,0 t
Leistung:	widersprüchliche Angaben
Bremsklotzdruck:	10,2 t
Höchstgeschwindigkeit:	35 km/h

Die Lokomotiven ähneln konstruktiv der preußischen T 3 mit dem letzten Radsatz als Treibachse und Rahmenwassertank. Zur Abbremsung des Wagenzuges diente anfangs die Körtingsche Saugluftbremse; die Lokomotiven besaßen zunächst lediglich eine Extersche Wurfhebelbremse.

Fotos linke Seite und rechte Seite oben: Lok 99 7201 zu Beginn der 1960er Jahre im Einsatz und vor dem Mudauer Lokschuppen

Fotos beide Seiten unten: Lok 99 7201 mit einer Schwestermaschine vor dem Lokschuppen Mudau und Lok 99 7203 Wiederanfahrt nach Warten an der Ne-1-Tafel des Bahnhofs Limbach. 15. 1. 1964, 2 Fotos: Gerhard Moll



Zur Leistung finden sich in den Betriebsbüchern leider keinerlei Angaben, in der Literatur dafür um so mehr. Die Werte reichen – teilweise ohne Differenzierung, ob es sich um die indizierte oder die effektive Leistung handelt – von 150 bis 300 PS. Gesicherte Angaben existieren leider nicht. Widersprüchliche Aussagen gibt es auch bezüglich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, dabei ist hier in den Betriebsbüchern eindeutig von 35 km/h die Rede. Auf die detaillierte Aufzählung der weiteren technischen Daten sei an dieser Stelle verzichtet; sie können der Tabelle entnommen werden.

Einiges – u. a. die Auswertung alter Schwarzweißaufnahmen – spricht dafür, daß die Lokomotiven bei ihrer Anlieferung einen dreifarbigem Anstrich besaßen. Führerhaus, Kohlekasten, Stehkessel und Langkessel waren demnach grün lackiert. Rauchkammer und Schornstein besaßen einen schwarzen Anstrich; der Rahmen erstrahlte in dunkelrot.

Unter Vering & Waechter / DEBG

Die Streckeneröffnung war für Dezember 1904 vorgesehen, mußte jedoch aufgrund witterungsbedingter Dammrutschungen auf das Frühjahr 1905 verschoben werden. Wie historische Aufnahmen belegen, kamen die Loks bereits vor Arbeitszügen – unter anderem zur Beschotterung der Gleise – zum Einsatz. Ob man dabei auf alle vier Dampfloks zurückgriff, ist unbekannt erscheint jedoch wenig wahrscheinlich. Zu ihrer Wartung und Reparatur war in Mudau ein zweigleisiger und insgesamt vierständiger Lokschuppen errichtet worden, in dem neben der normalen Wartung auch die vorgeschriebenen Untersuchungen stattfanden.

Nachdem bei den Loks 3 und 4 am 24. bzw. 23. 5. 1905 die Abnahme stattgefunden hatte und am 31. 5. ein erster Eröffnungszug verkehrt war, wurde nach zweitägiger Erprobung des Planbetriebes der reguläre Verkehr am 3. 6. 1905 aufgenommen. Es verkehrten täglich vier (ab 1. 5. 1906 an Sonn- und Feiertagen fünf) Zugpaare, wobei davon ausgegangen werden muß, daß zumindest ein Teil der Züge sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr diente. Dafür war der Einsatz von täglich zwei Loks erforderlich. Zugkreuzungen fanden vorerst nur im bei km 11,367 (von Mosbach gerechnet) gelegenen Bahnhof Fahrenbach statt, ab dem 1. 10. 1911 auch im Bahnhof Lohrbach (km 6,000). In Fahrenbach, der einzigen Wasserstation zwischen Mosbach und Mudau, wurde bei den bergwärts fahrenden Zügen (Richtung Mudau) auch der Wasservorrat der Dampfloks ergänzt.

Als schwärzester Tag der Schmalspurbahn ist der 9. 4. 1912 in die Geschichte eingegangen. Aufgrund eines Schienenbruchs entgleiste der 11.11 Uhr ab Mudau fahrende Zug 5 etwa 1,4 km vor dem Bahnhof Mosbach, den er um 12.53 Uhr hätte erreichen sollen. Dabei stürzte die mit dem Führerhaus voran im leichten Gefälle (1 : 147) fahrende Lok 2 so unglücklich um, daß sich das Führerhaus in einen unterhalb der Bahntrasse parallel verlaufenden Feldweg bohrte. Lokführer und Heizer überlebten dieses Unglück nicht. Auch die beiden nachfolgenden Gepäck- und Personenwagen stürzten um, wobei etwa zehn der ca. 45 bis 50 Reisenden Verletzungen erlitten.

Zwei Tage später wurde der durchgehende Verkehr wieder aufgenommen. Der erste Zug verließ um 16.16 Uhr den Bahnhof Mosbach in Richtung Mu-

dau. Die schwer beschädigte Lok 2 mußte nach Abschluß der staatsanwaltlichen Ermittlungen vor Ort zur Reparatur ins Herstellerwerk geschickt werden, wozu man sie am 23. 4. 1912 in Mosbach auf ein regelspuriges Transportfahrzeug verlor.

Das hinter den Erwartungen zurückgebliebene Verkehrsaufkommen in Verbindung mit der allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Entwicklung ging nicht spurlos an der Schmalspurbahn Mosbach – Mudau vorüber. So wurde nach dem Beginn des Ersten Weltkrieges der Fahrplan ausgedünnt. Das bedeutete, daß vom 1. 10. 1916 an nur noch drei Zugpaare täglich verkehrten, wofür der Einsatz einer Dampflok ausreichte. Ab dem 1. 6. 1923 waren es nur noch zwei Zugpaare, wobei jetzt an Sonn- und Feiertagen der Betrieb gänzlich ruhte.

Eine organisatorische Änderung aus jenen Tagen soll nicht unerwähnt bleiben: Am 1. 4. 1917 übernahm die Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (DEBG), eine 1898 gegründete Tochtergesellschaft von Vering & Waechter, die Betriebsführung auf der Strecke Mosbach – Mudau, was jedoch erst einmal keine Änderungen im Betriebsablauf mit sich brachte.

Einen Schritt zu mehr Wirtschaftlichkeit brachte der Einsatz von Rollfahrzeugen zur Beförderung regelspuriger Güterwagen ab dem 1. 4. 1926, dem Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Probefahrten in den Jahren 1924/25 vorausgegangen waren. Auch beim Personenverkehr ging es aufwärts. Nachdem bereits seit dem 5. 6. 1925 wieder drei Zugpaare verkehrten und zwei der vier Dampfloks gleichzeitig im Einsatz standen, waren es ab dem 2. 10. 1927 – wie ursprünglich – vier Zugpaare (sonn- und feiertags weiterhin drei).

Vermutlich mit der Einführung des Rollwagenverkehrs erhielten die Loks um 1926 an Stelle der Körtingschen Saugluftbremse eine Westinghouse-Bremse mit einstufiger Luftpumpe der Bauart F8/8 1/2. Charakteristisch sind die in diesem Zusammenhang auf den Kesseln (zwischen Dampfdom und Sandkasten) angebrachten genieteten Hauptluftbehälter, welche die Loks aus ästhetischer Sicht nicht gerade zum positiven veränderten.

Genauere und weiterführende Angaben zum Zeitraum von 1905 bis 1931 sind in den ausgewerteten Betriebsbüchern leider nicht enthalten. So ist auch der Zeitpunkt der Umlackierung, nach der sich die Lokomotiven komplett in Schwarz mit rotem Rahmen präsentierten, nicht bekannt. Es erscheint aber nicht unwahrscheinlich, daß die farbliche Veränderung in den 1920er Jahren stattfand.

Unter Führung der Reichsbahn

Durch zunehmende finanzielle Defizite nach dem Ersten Weltkrieg, welche die DEBG allein zu tragen hatte, war diese versucht, Ausgleichszahlungen vom Eigentümer der Strecke – der Deutschen Reichsbahn – zu erhalten. Trotz dieser schließlich ab 1921 gewährten Zuschüsse, deren Höhe im Laufe der Jahre mehrfach stieg, sowie deutlichen Tarifierhöhungen im Personen- und Güterverkehr, kam es zu keiner nachhaltigen Besserung der wirtschaftlichen Situation.

Dem von den betroffenen Odenwaldgemeinden wiederholt geäußerten Wunsch nach Übernahme der Strecke durch die Deutsche Reichsbahn (DR) stand die Reichsbahndirektion Karlsruhe zunächst

ablehnend gegenüber, was sie mit der hohen finanziellen Belastung bei sonst ausschließlich regelspurigen Strecken begründete. Schließlich lehnte es die Reichsbahn sogar ab, sich weiterhin an den Kosten für die Schmalspurbahn zu beteiligen. Daraufhin drohte die DEBG mit dem Rücktritt aus dem Vertrag, was nichts anderes als die Stilllegung der Bahn bedeutet hätte. Nach langen Verhandlungen kam es doch zu einer Einigung. Am 1. 5. 1931 übernahm die DR den Betrieb der Schmalspurbahn. Damit hatte die Episode einer von einem Privatunternehmen geführten Staatsbahnstrecke in Baden nach 26 Jahren ihr Ende gefunden.

Die Fahrzeuge gingen komplett in Staatsbahneigentum über und wurden in deren Nummernschema integriert. Die Loks 1 bis 4 fuhren jetzt unter den Nummern 99 7201 bis 99 7204. In diesem Zusammenhang verbannte man die Borsig-Fabrikschilder von ihrem angestammten Platz an den Führerhausseitenwänden, da dieser für die Anbringung der Reichsbahn-Loknummernschilder benötigt wurde. „Asyl“ fanden die Fabrikschilder im vorderen Lokomotivteil oberhalb der Zylinder.

Die bis zum 30. 4. 1931 unter privater Regie erbrachte Gesamtleistung betrug 539.717 km bei Lok 99 7203 und 516.547 km bei Lok 99 7204. Das entspricht einer jährlichen / monatlichen Laufleistung von ca. 20.760 / 1.730 km bei 99 7203 und 19.870 / 1.656 km bei 99 7204. Das erscheint auf den ersten Blick nicht gerade viel, jedoch gilt es zu bedenken, daß über Jahre nur eine der vier Loks täglich benötigt wurde.

Bereits kurz nach Übernahme der Betriebsführung durch die Deutsche Reichsbahn hielt die elektrische Lok- und Zugbeleuchtung Einzug. Dies wurde möglich, weil die Firma AEG ab 1928 mehrere Bahnen zu Vergleichszwecken kostengünstig mit Lok- und Zugbeleuchtungen ausrustete. Die hierfür erforderlichen Arbeiten erfolgten bei 99 7203 am 12. 8. und bei 99 7204 am 31. 8. 1932, wobei die Mudauer Loks „große“ Turbogeneratoren (85 V / 5 kW) erhielten. Nur wenig später, am 8. bzw. 14. 11. 1932, wurden 99 7203 und 99 7204 mit Notbremsventilen ausgerüstet und am 22. 2. 1933 das Dampfplätewerk der 99 7204 durch ein Druckluftplätewerk ersetzt. Wann letzteres bei 99 7203 stattfand ist aus dem Betriebsbuch leider nicht ersichtlich. Die genannten Arbeiten sowie alle bis 1940 durchgeführten Untersuchungen erfolgten laut Eintragungen in den Betriebsbüchern durch das Bw Neckarelz im Mudauer Lokschuppen.

Vom 28. 12. 1933 bis zum 3. 4. 1934 erhielt 99 7204 die erste Hauptuntersuchung nach Betriebsübernahme durch die Deutsche Reichsbahn. Dabei wurden u. a. alle Siederohre und 36 Stehbolzen gewechselt sowie undichte Nähte und Nieten nachgestemmt. Bei 99 7203 erfolgte die genannte Untersuchung vom 14. 5. bis zum 26. 10. 1934, nachdem die Kesselfrist unter Anrechnung von 65 Abstelltagen am 16. 1. bis zum 19. 3. 1934 verlängert worden war. Die Arbeiten umfaßten allerdings lediglich einige „allgemeine Ausbesserungen“ (Originalton Betriebsbuch) sowie das Ausschweißen von Anfressungen im vorderen Kesselschub.

Nach einer Zwischenausbesserung (L 2) mit geringem Arbeitsumfang im Jahr 1936 fanden die nächsten größeren Instandhaltungsmaßnahmen im Rahmen von Zwischenuntersuchungen (L 3) in den Jahren 1937/38 statt. So wurden bei 99 7204 zwischen dem 23. 6. 1937 und dem 18. 1. 1938 u. a. 35

Stehbolzen ersetzt und zehn Heizrohre ausgewechselt. Die Abstellung der Lok war bereits am 4. 4. oder 28. 5. 1937 (widersprüchliche Angaben im Betriebsbuch) aufgrund 33 gebrochener Stehbolzen erfolgt. Der Zwischenraum zwischen Abstellung und Beginn der Arbeiten legt die Vermutung nahe, daß sich zuvor 99 7201 oder 99 7202 in der Ausbesserung befand.

Tab. 2: Dampflok-Schadgruppen der DR / DB

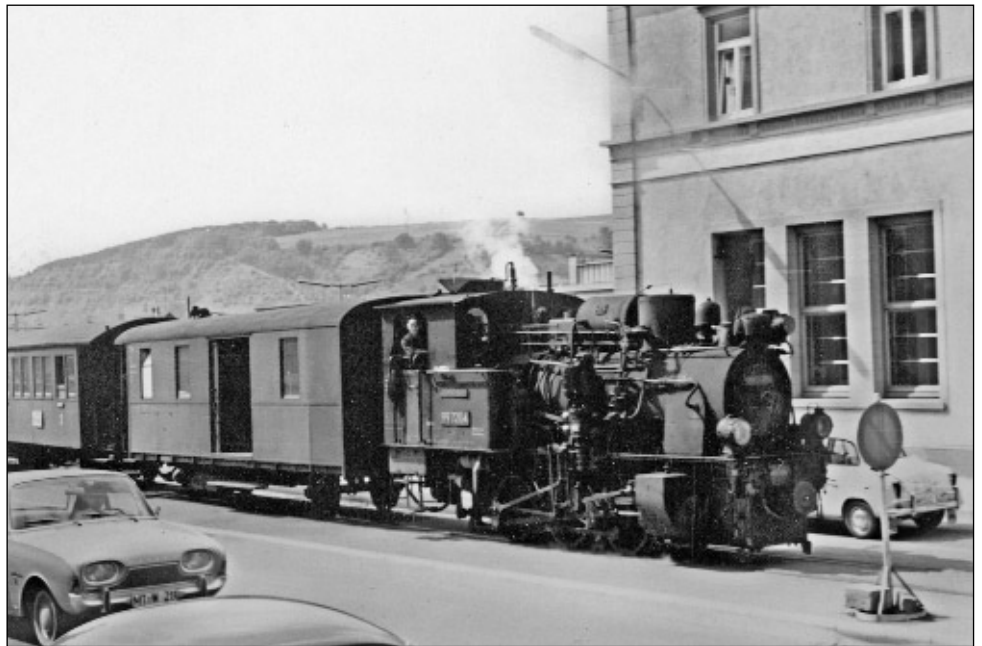
- L0 Bedarfsausbesserung, je nach Umfang des Schadens
- L1 Betriebsausbesserung, bei kleineren Mängeln und anfallenden Untersuchungen kleinerer Einrichtungen
- L2 Zwischenausbesserung, bei regelmäßig wiederkehrenden Mängeln, z. B. Radreifenverschl.
- L3 Zwischenuntersuchung, nur Ausbau der Teile die aus Gründen der Betriebssicherheit untersucht werden müssen
- L4 Hauptuntersuchung, Aufarbeitung aller Bauteile, daß die Lokomotive bis zur nächsten HU betriebssicher bleibt
- L5 Sonderausbesserung, bei Umbauten und Ersatzinvestitionen

Nur zwei Tage nach Abschluß der Zwischenuntersuchung bei 99 7204 wurde am 20. 1. 1938 mit der L3 an 99 7203 begonnen, bei der u. a. die Radreifen abgedreht, Achs- und Stangenlager ausgegossen, zwölf Siederohre und 18 Stehbolzen ausgewechselt sowie 155 Stehbolzen aufgedornt und nachgestemmt wurden. Warum die Untersuchung erst nach fast zehn Monaten am 10. 11. 1938 abgeschlossen wurde, ist nicht bekannt. Immerhin erfolgte die Wasserdruckprobe mit 17 kg/cm² bereits am 14. 3. 1938.

Die nächsten Untersuchungen (L 2) fanden bereits unter anderen Voraussetzungen, dem 2. Weltkrieg, statt. Auch sollten es die letzten Untersuchungen im Mudauer Lokschuppen sein. Zwischen dem 17. 2. und dem 24. 8. 1940 wurden bei 99 7204 die Radreifen abgedreht, Achs- und Stangenlager sowie Kolben und Schieber aufgearbeitet und 16 Heizrohre sowie 21 Stehbolzen erneuert. Direkt im Anschluß, vom 29. 8. bis zum 13. 11. 1940 erhielt 99 7203 eine L 2, bei der es allerdings außer dem Abdrehen der Radreifen und dem Ausgießen der Achs- und Stangenlager nicht viel zu tun gab.

Von weit größerem Umfang waren die 1941/42 vorgenommenen L 4-Hauptuntersuchungen, die im Raw Aalen stattfanden. So wurden vom 12. 4. bis zum 21. 5. 1941 bei 99 7204 sämtliche Heizrohre gewechselt, 67 Stehbolzen ersetzt, 141 Stehbolzen aufgedornt sowie die Rauchkammer in Teilen erneuert. Ähnlich lesen sich die Angaben zur L 4-Untersuchung der 99 7203, die vom 13. 12. 1941 bis zum 15. 1. 1942 stattfand. Unter anderem wurden 130 Heizrohre, 127 Stehbolzen, 94 Nieten und acht Bodenankerbolzen gewechselt. Dies ist insofern erstaunlich, als die Loks nur 129 Heizrohre besitzen! Wo man das 130. Heizrohr untergebracht hat, wird wohl für immer das Geheimnis des Raw Aalen bleiben.

Drei Bilder aus Mosbach, vermutlich alle mit Lok 99 7204





Die letzte Untersuchung (L 2) vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges brachte der 99 7204 zwischen dem 15. 12. 1942 und dem 11. 1. 1943 neu ausgegossene Achs- und Stangenlager sowie zwei neu angefertigte Schneepflüge samt Halterung, wobei nicht ganz klar ist, ob hiermit vielleicht lediglich die Bahnräumer gemeint sind. Des Weiteren wurden die Radreifen abgedreht, die Heizrohre nachgewalzt und die Lichtmaschine instandgesetzt. 99 7203 erhielt bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges keine Untersuchung mehr.

Die Laufleistungen wiesen seit Übernahme der Betriebsführung durch die Deutsche Reichsbahn eine steigende Tendenz auf. So legte 99 7203 zwischen dem 1. 5. 1931 und dem 25. 10. 1941 insgesamt 348.936 km zurück, was einer jährlichen / monatlichen Laufleistung von 33.232 / 2.769 km entspricht. 99 7204 war deutlich weniger unterwegs; zwischen dem 1. 5. 1931 und dem 5. 4. 1941 insgesamt 252.888 km, dies entspricht einer jährlichen / monatlichen Laufleistung von rund 25.200 / 2.100 km.

Ein Blick in die Fahrpläne erklärt die höhere jährliche Laufleistung gegenüber der Zeit vor 1931. Bis einschließlich der letzten Fahrplanperiode vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges, „gültig ab 3. 7. 1944 bis auf weiteres“, blieb der seit dem 2. 10. 1927 bestehende Fahrplan in seiner Form unverändert: Werktags vier Zugpaare sowie eine Verbindung Mosbach – Fahrenbach – Mosbach, wofür täglich zwei Dampfloks im Einsatz standen. An Sonn- und Feiertagen wurde für drei zu bespannende Zugpaare eine Lok benötigt. Erstaunlich ist, daß der Fahrplan auch während des Zweiten Weltkrieges konstant blieb, unterlag doch der zivile Personenverkehr in jenen Jahren vielfach starken Beschränkungen. Nur die planmäßigen Zugkreuzungen wurden ab dem 21. 1. 1940 von Fahrenbach nach Lohrbach verlegt, was aber lediglich der Anschlußwahrung in Mosbach geschuldet war.

In Händen der Deutschen Bundesbahn

Nach Kriegsende kam der Verkehr nur langsam wieder in Gang. So weist das Kursbuch für die Amerikanische Zone, gültig ab dem 1. 1. 1946, lediglich zwei Zugpaare aus, die im Gegensatz zu anderen Bahnen immerhin täglich verkehrten. Ein Jahr später, ab dem 6. 1. 1947, erhöhte sich die Zahl der werktäglichen Zugpaare auf drei. Der Winterfahrplan 1949/50 – die Bahn unterstand bereits der Deutschen Bundesbahn (DB) – schien eine Blütezeit anzukündigen. In der Relation Mosbach – Mudau verkehrten werktags vier Personenzüge; in der Gegenrichtung waren es sogar fünf. Zum Einsatz gelangten wieder zwei Dampfloks.

Den absoluten Höhepunkt bildete der Zeitraum zwischen dem Sommerfahrplan 1952 und dem Winterfahrplan 1954/55, in dem erstmals planmäßig drei Lokomotiven eingesetzt wurden. In der



Die Bilder mit einfahrendem Zug, gezogen von 99 7201 sowie der Zugkreuzung mit Lok 99 7202 entstanden in Krumbach.
Fotos Mitte und unten: Dieter Hölzge

PROSININI

Ristorante - Pizzeria
Italienische Speisen und Weine
Im Ausschank: Haack-Beck-Pils

27305 Bruchhausen-Vilsen, Brautstr. 15
Telefon (0 42 52) 22 75
Inhaber: Giuseppe Prosinini

geöffnet von 18.00 bis 24.00 Uhr
dienstags Ruhetag

Modellbahnen Uwe Hesse



Sie erleben die faszinierende
Eisenbahnwelt bei der
Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen
und in klein für daheim bei:

Modellbahnen Uwe Hesse

Inh. Martina Hesse

Landwehr 29 · 22087 Hamburg

Telefon 040 / 25 52 60

Telefax 040 / 250 42 61

Öffnungszeiten: Di - Fr. 9 - 13 Uhr und 15 - 18 Uhr, Sa. 9 - 13 Uhr

roland modellbahnstudio

GmbH & Co. KG

Gröpelinger Heerstraße 165 28237 Bremen
Tel.: (04 21) 61 30 78 Fax (04 21) 6 16 09 03



Das kleine Modellbahngeschäft mit der großen Auswahl. Kommen Sie bei uns vorbei oder bestellen Sie per Post. Ein Versand erfolgt gegen Nachnahme oder Vorkasse.

Relation Mudau – Mosbach verkehrten werktags sechs Züge mit Personenbeförderung (davon allein drei im Frühberufsverkehr); in der Gegenrichtung waren es fünf. Dabei verließen die drei Frühzüge den Bahnhof Mudau in so kurzer Folge, daß sich zeitweise alle drei Züge gleichzeitig auf der Fahrt in die gleiche Richtung befanden! An Sonn- und Feiertagen blieb es dagegen bei drei Zugpaaren und einer eingesetzten Lok. Die planmäßigen werktäglichen Zugkreuzungen fanden seit 1949 wieder in Fahrenbach statt. Bei Verspätungen und dem Verkehren von reinen Güterzügen fungierten jedoch auch die Bahnhöfe Krumbach (km 15,237) und Limbach (km 18,036; jeweils ab Mosbach gerechnet) als Kreuzungsstellen.

Der durchaus akzeptable Fahrplan und die verhältnismäßig hohen Fahrgastzahlen Anfang der 1950er

Jahre täuschen darüber hinweg, daß die Schmalspurbahn bereits tief in roten Zahlen stand. Standen im Jahr 1950 Einnahmen in Höhe von 140.106 DM noch Ausgaben in Höhe von 251.674 DM gegenüber, war das Verhältnis drei Jahre später bereits 171.000 DM zu 676.000 DM! Von den täglich etwa 1.000 Reisenden entfielen mehr als 60 % auf den wenig Einnahmen bringenden Schülerverkehr. Auch die Erlöse aus dem nicht gerade überbordenden Güterverkehr hielten sich in Grenzen. So wundert es nicht, daß die DB Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vornahm und vor allem den stark defizitären Personenverkehr auf die Straße zu verlagern versuchte.

Ein erster Schritt in diese Richtung war die Reduzierung der werktäglichen Personenzugpaare auf drei zum Sommerfahrplan 1955. Wie bis 1952

standen jetzt nur noch zwei Loks im Einsatz. Dafür tauchte verstärkt das Bussymbol in den Fahrplänen auf. Aber auch die Züge waren mit einer Fahrzeitverkürzung 1958 um bis zu 20 Minuten gegenüber 1952 attraktiver geworden. Als nächste Rationalisierungsmaßnahme wurde mit Beginn des Sommerfahrplans 1959 der Sonntagsverkehr auf der Schiene eingestellt; an Samstagen verkehrten jetzt nur noch zwei Zugpaare. Ab dem Winterfahrplan 1959/60 entfiel auch das zweite Samstagzugpaar und somit der Einsatz der zweiten Lokomotive. Zum gleichen Zeitpunkt erfolgte die Umwandlung mehrerer Bahnhöfe in unbesetzte Betriebsstellen.

Interessant sind die Eintragungen in den Betriebsbüchern unmittelbar vor bzw. nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges. Bei 99 7203 wurde am 15. 1. 1945 „die Zwischenuntersuchung des Kessels (...)“

PostScript-Bild

Anzeige Vilsen 210x70v (Page 1)

ohne Anrechnung von Abstelltagen um 12 Monate hinausgeschoben und auf den 15. 1. 1946 festgesetzt“. Am 26. 1. 1946 erfolgte wiederum eine Verlängerung um ein Jahr, diesmal unter Anrechnung von 365 Abstelltagen. Das unterstellt, daß die Lok nach der ersten Fristverlängerung nicht eingesetzt wurde. Vom 8. 3. bis zum 10. 6. 1947 fand die erste Untersuchung (L 3) nach Kriegsende statt, bei der das Raw Aalen lt. Betriebsbuch vor allem defekte Stehbolzen auswechseln mußte. Nur rund ein Jahr später, vom 18. 10. 1948 bis zum 23. 1. 1949, führte das Bw Neckarelz eine L 2-Zwischenausbesserung durch, die sich weit umfangreicher liest: „Achs- und Stangenlager mit WM 10 ausgegossen, zwei Achslagergehäuse durch neue ersetzt, 39 Siederohre gewechselt, sämtliche Stehbolzen aufgedornt und nachgestemmt, Einstöhrmrohre gedichtet“. Wiederum ein Jahr später, vom 31. 1. bis zum 30. 3. 1950, erhielt 99 7203 bei einer Hauptuntersuchung (L 4) im jetzt als DB-Ausbesserungswerk firmierenden Raw Aalen u. a. eine neue kupferne Feuerbüchse sowie eine neue Rauchkammer samt Türwand.

99 7204 hatte man bereits vom 13. 7. 1946 bis zum 8. 2. 1947 einer L 3-Zwischenuntersuchung im Bw Neckarelz unterzogen, bei der u. a. Luftpumpe und Lichtmaschine getauscht sowie 60 der 129 Heizrohre ausgewechselt wurden. Nach einer ebenfalls im Bw Neckarelz vorgenommenen L 2-Zwischenausbesserung Mitte 1948, bei der u. a. 20 Heizrohre gewechselt wurden, rüstete man 99 7204 anläßlich einer im Raw Aalen vom 30. 3. bis zum 28. 5. 1949 ausgeführten Hauptuntersuchung mit einer neuen kupfernen Feuerbüchse aus.

Es würde den Rahmen sprengen, alle weiteren Untersuchungen (bei 99 7203 acht, bei 99 7204 sechs) detailliert aufzuführen, welche ab der zweiten Jahreshälfte 1954 im Aw Kaiserslautern und ab 1961 im Aw Offenburg stattfanden. Erwähnt werden müssen jedoch der Einbau zweier Dampfstrahlpumpen der Bauart Friedmann im Frühjahr 1954 bei 99 7203 sowie der 1956 erfolgte Anbau der dritten Zugspeitzensignale bei 99 7203 und 7204.

Für 1958 weisen die Betriebsbücher beider Maschinen den Anbau zweistufiger Luftpumpen der

Bauart Tolkien anstelle der bisherigen der Bauart Knorr aus. Bereits 1954 hatte die buchmäßige Zugehörigkeit der Mudauer Loks vom Bw Neckarelz zum Bw Heidelberg gewechselt.

Von recht großem Umfang war die vom 27. 4. bis zum 16. 8. 1962 im Aw Offenburg durchgeführte L 3-Zwischenuntersuchung bei 99 7203. Dabei erhielt sie als einzige der vier Mudauer Dampfloks eine stählerne Feuerbüchse. Desweiteren wurden 127 der 129 Heizrohre und 306 der 340 Stehbolzen gewechselt, die Stehkesselseitenwände erneuert sowie insgesamt acht Flicker in den Kessel eingeschweißt. Ihre Gesamtleistung belief sich zu diesem Zeitpunkt auf 1.531.105 km, davon vom 16. 1. 1942 bis 30. 1. 1950 201.846 km und vom 4. 4. 1950 bis 28. 6. 1960 365.426 km. Nicht nachvollziehbar ist, daß die Lok lt. Betriebsbuch nach 1950 keine L 4-Hauptuntersuchung mehr erhielt, obwohl sie noch anderthalb Jahrzehnte im Einsatz stand.

Bekannt sind die Daten der letzten Untersuchungen aller vier Loks. Sie wurden bei 99 7201 am 28. 6. 1963, bei 99 7202 am 4. 10. 1963, bei 99 7203 am 5. 12. 1963 und bei 99 7204 am 31. 1. 1963 abgeschlossen. Bis auf 99 7203, die noch eine L 2-Zwischenausbesserung erhielt, handelte es sich um L 0-Bedarfsausbesserungen. Anfang 1964, kurz vor Abstellung der Loks, erhielten 99 7202 und 7203 noch je vier kleine DB-Loklaternen; die oberen waren bereits zum Zeitpunkt ihres Anbaus im Jahre 1956 von dieser Bauart.

Um 1960 plante die DB, den Personenverkehr in absehbarer Zeit vollständig auf die Straße zu verlagern; lediglich der Güterverkehr sollte noch einige Jahre aufrechterhalten werden. Letzteres war der Tatsache geschuldet, daß seit 1950 rund 450.000 DM in die Erneuerung des Oberbaus geflossen waren. Auf Seiten der regionalen Politik stießen die Pläne der DB auf heftigen Widerstand. Die DB wiederum machte die Weiterführung des schienengebundenen Personenverkehrs von finanziellen Zuschüssen des Landes Baden-Württemberg abhängig. Schließlich erklärte sich das Land im Sommer 1962 bereit, 845.000 DM für die Beschaffung zweier Dieselloks, welche die kostenintensive Dampftraktion ablösen sollten, sowie für die Sanierung des Oberbaus zur Verfügung zu stellen. Zwei Jahre später kamen noch rund 150.000 DM als Anteil für den Bau fünf vierachsiger Personenwagen im Ausbesserungswerk Karlsruhe dazu, da die DB-Hauptverwaltung in Frankfurt am Main den weiteren Einsatz der alten hölzernen Personenwagen aus Sicherheitsgründen untersagte.

Die an sich positiv einzuschätzenden Modernisierungsmaßnahmen hatten leider einen bitteren Beigeschmack. Zum einen war die DB lediglich bereit, die Strecke so lange weiterzubetreiben, bis die Straßenverhältnisse im Odenwald eine vollständige Verlagerung des Schienenverkehrs auf die Straße zuließen, längstens jedoch bis weitere Investitionen fällig würden. Zum anderen war vorgesehen, nur eine der beiden Dieselloks planmäßig einzusetzen. Die andere sollte als Betriebsreserve vorgehalten



Fotos: Lok 99 7202 in der Denkmalremise in Mudau, 4. 10. 2000, Fotos: Alexander Neumann

werden. Das bedeutete, daß sich mit Beginn des Winterfahrplans 1964/65 am 27. 9. 1964 der werktägliche Personenverkehr auf einen morgendlichen Zug von Mudau nach Mosbach sowie einen abendlichen Zug (an Samstagen bereits mittags) in der Gegenrichtung reduzierte. Zwischen beiden Zügen war die Abwicklung des Güterverkehrs vorgesehen, wobei der den Güterzügen beigefügte kombinierte Gepäck-/ Personenwagen (28 Sitzplätze) inoffiziell auch für Reisende freigegeben war. So gab es für die Bevölkerung wenigstens noch eine zusätzliche Vormittagsverbindung Mosbach – Krumbach (15,237 km) – Mosbach sowie eine Mittags-/ Nachmittagsverbindung Mosbach – Mudau – Mosbach.

Um es vorwegzunehmen: Die genannten Rationalisierungsmaßnahmen konnten das Ende der Bahn nur um wenige Jahre hinauszögern. Die geplante Elektrifizierung der Strecke Heidelberg – Heilbronn nahm die DB zum Anlaß, die Schmalspurbahn trotz heftiger Proteste am 2. 6. 1973 stillzulegen. Auslöser war eine östlich von Mosbach gelegene Brücke der Schmalspurbahn über die zu elektrifizierende Strecke, für deren Anhebung die DB die Kosten nicht übernehmen wollte. Eine Tieferlegung der Regelspurgleise hätte zwar nur ein Drittel der auf 280.000 DM geschätzten Kosten verursacht, war aber angeblich aus technischen Gründen nicht durchführbar. Nach dem noch 1973 begonnenen Gleisrückbau entstand auf dem größten Teil der Bahntrasse ein Wander- und Radweg, die sogenannte „Wanderbahn“.

Das zweite Leben der Loks

Mit Inbetriebnahme der beiden von der in Mosbach ansässigen Firma Gmeinder gebauten Dieselloks am 25. 6. 1964 (V 52 901) bzw. 23. 7. 1964 (V 52 902) konnte auf die Dampfloks verzichtet werden. Als erste wurde 99 7202 am 13. 6. 1964 abgestellt, gefolgt von 99 7204 am 25. 7. 1964. 99 7201 behauptete sich noch bis zum 28. 9. 1964. Zwei Tage zuvor, am 26. 9., zog 99 7203 den letzten festlich geschmückten Dampfzug von Mosbach nach Mudau. Ihr Abstelldatum 1. 11. 1964 mutet vor dem Hintergrund der bereits am 26. 10. erfolgten Ausmusterung etwas kurios an. Die Ausmusterung der drei anderen Loks erfolgte am 10. 3. 1965. Rein zufällig besaßen die beiden Dieselloks die gleichen Fabriknummern wie die Dampfloks 99 7202 und 7203: 5.325 und 5.326!

Erstaunlich ist, daß alle vier Lokomotiven bis zum heutigen Tage erhalten geblieben sind. 99 7201 kam 1968 in das am nördlichen Stadtrand von Passau gelegene Salzweg, wo sie ihr neuer Eigentümer Fritz Heindl durch einen angebauten Kuhfänger einer amerikanischen Dampfloks anzupassen versuchte. Mittlerweile präsentiert sich die Lok wieder weitgehend im DB-Zustand, allerdings mit grün lackiertem Kessel.

Fotos: Lok 99 7204 nach ihrer Ankunft aus Unterbernbach (Bayern) im Bahnhof Hüinghausen. Rechts Diesellok V 3, die 1984 von der Hohenlimburger Kleinbahn übernommen wurde, 3. 10. 1999, Fotos: Alexander Neumann

99 7202 hatte nur einen kurzen Weg vor sich. Sie gelangte nach mehrjähriger Abstellung im Mudauer Bahnhof am 29. 9. 1970 als Denkmal zur Mudauer Odenwaldhalle. Nach jahrelangem Dahinrotten unter freiem Himmel erfolgte am 16. 9. 1982 der Rücktransport auf das ehemalige Bahnhofsgelände, wo sie neben dem Bahnhofsgebäude aufstellung fand. Bei dessen 1985/86 erfolgter Instandsetzung wurde der angebaute Güterschuppen abgerissen und durch eine Überdachung zur geschützten Unterstellung der 99 7202 ersetzt. Hier steht die Lok, diverser Teile beraubt und fehlerhaft beschriftet, nach einer farblichen Auffrischung noch heute. Sie befindet sich als einzige der vier Loks noch immer im Besitz der Staatsbahn, wobei der Leihvertrag mit der Gemeinde Mudau vom DB Museum in Nürnberg betreut wird.

99 7204, deren Kesselfrist am 22. 12. 1965 ablief, wurde im Oktober 1969 auf das Werksgelände der Holzindustrie Anton Heggenstaller im oberbayerischen Unterbernbach überführt, wo sie unter einer Überdachung eine neue Heimat fand. Dort erhielt sie, mit Ausnahme von Rahmen (rot), Zylindern,

Rauchkammertür sowie Kesselauf- und -anbauten (schwarz), eine komplett hellgrüne Lackierung. Nach dem Tod des Eigentümers gelangte die Lok, für die es mehrere Interessenten gab, am 30. 9. und 1. 10. 1999 zur Märkischen Museums-Eisenbahn (MME) nach Hüinghausen (zwischen Plettenberg und Herschder), wo bereits tags darauf erste Arbeiten zur Wiederherstellung der Rollfähigkeit begannen. Bis zu einem betriebsbereiten Zustand und einem Einsatz auf der 2,3 km langen Strecke Hüinghausen – Köbbinghauser Hammer dürfte es allerdings noch ein weiter Weg sein.

Das zweifellos bewegteste „Leben nach der Staatsbahn“ hatte 99 7203. Nach ihrer Ausmusterung am 26. 10. wurde sie am 13. 11. 1964 an die Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) verkauft, die sich auf der Suche nach einer geeigneten Dampfloks für den Abbau ihrer elektrischen Meterspurbahn Busenbach – Ittersbach befand. Der gute Allgemeinzustand der Lok, die fast neuwertige Feuerbüchse und die bis zum 17. 8. 1966 reichende Kesselfrist dürften für die Wahl dieser Lokomotive ausschlaggebend gewesen sein. Ihr Einsatz bei der AVG be-





gann noch im November 1964 und endete am 30. 8. 1965 in Busenbach, wo sie bis Anfang der 1970er Jahre abgestellt blieb. Nach mehrjähriger Zwischenlagerung im städtischen Gaswerk Karlsruhe gelangte 99 7203 am 2. 3. 1978 zum Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) nach Viernheim, wo sie nach optischer Aufarbeitung wieder für die Öffentlichkeit zugänglich war.

Im Jahr 1983 entstand bei den Ulmer Eisenbahnfreunden (UEF) die Idee, auf der damals noch in Betrieb befindlichen Schmalspurbahn Amstetten – Laichingen der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) einen Museumszugverkehr analog der benachbarten WEG-Regelspurstrecke Amstetten – Gerstetten einzurichten. Auf der Suche nach einer geeigneten Dampfloks wurde man auf die noch immer im Besitz der Albtal-Verkehrsgesellschaft befindliche 99 7203 aufmerksam. Mit Stilllegung der Strecke zum 1. 9. 1985 für den Personenverkehr und zum 14. 9. 1985 für den Güterverkehr sowie dem kurz darauf von Laichingen aus beginnenden Gleisrückbau schien das Projekt zunächst nicht mehr realisierbar. Im Sommer 1986 gelang es der Gemeinde Amstetten, wenigstens den landschaftlich abwechslungsreichsten und noch nicht abgebauten Abschnitt Amstetten – Oppingen (5,73 km) zu erwerben. Die Ulmer Eisenbahnfreunde konnten daraufhin noch im gleichen Jahr die 99 7203 von der AVG als Dauerleihgabe übernehmen.



Nach der am 26. und 27. 11. 1986 erfolgten Überführung der Lok von Viernheim in einen leerstehenden Lagerschuppen der Heidelberger Druckmaschinen AG in Geislingen begann zunächst die vollständige Demontage. Die anschließende Aufarbeitung bzw. Erneuerung der einzelnen Komponenten fand überwiegend durch die UEF-Aktiven statt. Dabei wurden u. a. die Achslager ausgegossen, das Rauchkammerfutter erneuert, Druckluftpumpe und Generator aufgearbeitet, alle Dichtungen ersetzt, Führerhaus und Kohlekasten ausgebessert, sowie die elektrischen Leitungen neu verlegt. Zwei größere Arbeiten mußten extern vergeben werden. So erfolgte die Neuberohrung des Kessels 1987 durch die Firma Haferkamp aus Leinfelden-Echterdingen; die Neubereifung der Radsätze übernahm die Firma Reuschling im westfälischen Hattingen. Erwähnt werden müssen auch noch der Ersatz des Führerbremsventils vom Typ Westinghouse durch den Typ Knorr K 8 sowie die Umrüstung der Lok von Mittelpuffer-Wiegebalkenkupplung auf Mittelpuffer-Zentralkupplung. Ausschlaggebend für letzteres war, daß die für den Museumsbahnbetrieb beschafften Personenwagen der Appenzeller Bahn (Schweiz) mit der Mittelpuffer-Zentralkupplung ausgerüstet sind.



Oben: Abbauzug gezogen von Lok 99 7203 kommt von der Ittersbacher Strecke nach Busenbach, Nov. 1964, Foto: Eckehard Alt

Mitte: Heizerseite von Lok 99 7203 nach Nutzungsende bei der Albtalbahn

Unten: Lok 99 7203 als eines der hervorragend passenden Objekte im aufgegebenen DGEG-Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum, 25. 7. 1984, Foto: Wolfram Bäumer

Nachdem Wasserdruckprobe und Kesseluntersuchung am 7. 4. bzw. 22. 5. 1990 ohne Beanstandungen verliefen, wurde die Lok am 13. 6. zum Bahnhof Amstetten überführt. Am 30. 6. 1990 war es dann endlich soweit: Nach genau 24 Jahren und zehn Monaten legte 99 7203 erstmals wieder einige Meter aus eigener Kraft zurück. Der Lastprobefahrt nach Oppingen am 9. 7. folgte am 12. 7. 1990 die Abnahme der Lok. Tags darauf fand anlässlich der Eröffnung der UEF-Museumsbahn Amstetten – Oppingen ihr erster regulärer Einsatz mit Fahrgästen statt. Seitdem steht die Lok nach Erledigung diverser Restarbeiten wie dem Anbau eines Läutewerks im Winter 1990/91 ohne Unterbrechung an zehn bis zwölf Betriebstagen zwischen Mai und Oktober eines jeden Jahres im Einsatz.

Die im Winterhalbjahr 1996/97 vorgenommene Hauptuntersuchung brachte 99 7203 nach über 33-jähriger Unterbrechung wieder in die Hände der Staatsbahn. Im Rahmen einer L 0-Bedarfsausbesserung, die vom 20. 1. bis zum 23. 4. 1997 im Dampfloswerk Meiningen der Deutschen Bahn AG stattfand, wurden u. a. die Achslager ausgegossen, die Achslagergleitplatten erneuert, die Steuerung, Strahlpumpen, Kesselspeiseventile und Tragfedern aufgearbeitet, Rahmen und Radsätze vermessen sowie letztere ultraschallgeprüft. Die zugehörige Kesseluntersuchung erfolgte – wie auch die Kesseluntersuchungen im April 1994, 2001 und 2004 – durch die UEF-Aktiven des „Alb-Bähnle“ in Amstetten. Bei 99 7203 handelt es sich übrigens um eine der ältesten betriebsfähigen Dampflokomotiven, die noch mit ihrem Originalkessel im Einsatz steht!

Bleibt zu hoffen, daß 99 7203 noch lange die Eisenbahntechnik unserer Urgroßväter lebendig vorführen kann und dabei mittelfristig zumindest von 99 7204 Unterstützung erhält. Aber vielleicht steht eines fernen Tages ja auch 99 7201 und 7202 noch ein neues Leben bevor....

Quellen:

- Betriebsbuch und Stammheft für Kessel der Lok 99 7203
- Betriebsbuch und Stammheft für Kessel der Lok 99 7204
- Fahrpläne Mosbach – Mudau von 1905 bis 1973
- eigene Aufzeichnungen und Recherchen
- Dietrich Kutschik: Die Lokomotivfabrik Borsig, Transpress Verlag, Berlin, 1985
- Josef Högemann: Schmalspurbahn Mosbach – Mudau, Verlag Kenning, Nordhorn, 1993
- Kurt Seidel: Schmalspur in Baden-Württemberg, Einhorn-Verlag, Schwäbisch Gmünd, 1977

