

5. Bundesbahnzeit 1949 - 1993



Zu Beginn der Bundesbahnzeit waren auf Schiene und Straße noch viele alte Fahrzeuge unterwegs. Die Familie Kolb brachte in Neuendettelsau bis 1956 Pakete und Briefe mit einem „Einspänner“ vom Bahnhof zum Postamt. Etwa 1950 überließ Frau Kolb dem Postschaffner Christian Scheuerpflug die Zügel. (Das Bild stellte sein Sohn Wilhelm Scheuerpflug zur Verfügung).



1953 wurden noch fast alle Güter mit der Bahn befördert. Der Landmaschinenhandel Deuerlein in Neuendettelsau bekam z.B. auch Traktoren von der Fa. IHC in Neuß am Rhein mit dem Zug geliefert. In einer langen Schlange fuhren die Schlepper dann vom Bahnhof zum damaligen Firmensitz in der Hauptstraße. (Familie Deuerlein)

Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahmen die Besatzungsmächte die Aufsicht über den Bahnverkehr in ihren Zonen. Die Verwaltung erledigten weiterhin die *Reichsbahndirektionen*, deren Zuständigkeitsbereiche an die neuen Zonengrenzen angepasst worden waren. Wie in vielen anderen Bereichen stimmten sich die USA, Großbritannien und Frankreich auch beim Bahnverkehr immer enger ab und schufen 1947 als gemeinsame Verwaltung die *Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet*.

Nach Gründung der Bundesrepublik Deutschland (BRD) am 24.5.49 erfolgte zum 7.9.49 die Umbenennung in *Deutsche Bundesbahn*. Die vierte Besatzungsmacht UdSSR verschloss sich dieser Entwicklung und ließ in ihrer Zone (der späteren DDR) die *Deutsche Reichsbahn* weiterleben.



Von 1938 bis 1943 bekam die Deutsche Wehrmacht 129 zweiachsige Diesellokomotiven des Typs WR 200 B 14. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben 23 Exemplare als Baureihe V 20 bei der *Deutschen Bundesbahn*. Eine Lok kam für Rangieraufgaben regelmäßig nach Wicklesgreuth und gelegentlich auf die Nebenbahn. Am 13.7.55 nahm Carl Bellingrodt V 20 058 mit einem Nahgüterzug in Neuendettelsau auf.

Die wesentlichste Auswirkung dieser Entwicklung für das *Bw Ansbach* war, dass man die Beschriftung an allen Fahrzeugen ändern musste. Ansonsten war man vollauf damit beschäftigt, mit dem alten Material die stetig wachsende Nachfrage zu bewältigen. Es wirft ein bezeichnendes Licht auf die großen Transportmengen, dass jeden Werktag eine ehemalige Wehrmachts-Diesellok nach Wicklesgreuth fuhr, um dort im Nahbereich und auf der Anschlussbahn nach Katterbach zu rangieren. (Im Fahrplan 1959 war sie Montag bis Freitag von 5:48 bis 19:20 und samstags von 5:48 bis 10.00 Uhr in Wicklesgreuth.)

Im März, September, Oktober und November fielen dank der Saat- und Erntekartoffeln die größten Transportmengen auf der Lokalbahn an. Dann wurden besonders schwere Güterzüge südlich von Wernsbach vor der langen 15 % - Steigung geteilt: Das Personal kuppelte die hintere Hälfte ab, bremste sie fest und fuhr mit der vorderen Zughälfte nach Neuendettelsau weiter. Dann kehrte die Dampflokomotive der Baureihe 70 zurück und