

1949-1970

Frühe Bundesbahnzeit

Anfang und Aufstieg

1949

Nach Gründung der Bundesrepublik wird in Westdeutschland die Deutsche Bundesbahn, DB, als Nachfolgerin der Deutschen Reichsbahn gegründet. In der Ostzone, der späteren DDR, behält die Deutsche Reichsbahn ihren Namen.

Aus der MITROPA entsteht in Westdeutschland die DSG (Deutsche Schlaf- und Speisewagengesellschaft, später Deutsche Service Gesellschaft der Bahn) als 100%ige Bundesbahntochter, die den Betrieb der Speisewagen und Schlafwagen weiterführt.

Im Ostteil Deutschlands bleibt der Name MITROPA bestehen.

Ab ca. 1950

In Konkurrenz mit den gelben Postbussen betreibt jetzt auch die Deutsche Bundesbahn ihre weinroten Bahnbusse im fahrplanmäßigen Linienverkehr. Vielfach werden Bahnbusse als Ersatz für wegfallende Zugverbindungen oder bei Streckenstillegungen eingesetzt.

Bei Bedarf fuhren Bahn- und Postbusse mit Personenanhängern, in diesen befand sich ein Schaffner, der die Fahrkarten löste und kontrollierte. Der Betrieb von Personenanhängern wurde 1962 durch eine Änderung der Straßenverkehrsordnung verboten.

50er/60er Jahre

Der Traktionswechsel beginnt, zunächst von Dampf- auf Dieselmotoren, dann auf elektrischen Antrieb. Es werden zahlreiche neue Lokomotiven beschafft und die Elektrifizierung des Streckennetzes vorangetrieben. Aber erst in der 2. Hälfte der 70er Jahre sind auch die letzten Dampflok verschwunden. Der Wagenpark wird modernisiert und der Reisekomfort verbessert. Die Reisezeiten verkürzen sich.

Die wohl bekannteste Neubaualokomotive der 50er Jahre ist die rote Diesellokomotive der Baureihe V200 mit einer Leistung von 2200 PS. Diese Lok konnte man auch auf der Dransfelder Strecke beobachten.

Um die stark ausgelastete Nord- Süd- Strecke zu entlasten, wird ein Teil des Fernverkehrs überwiegend in Nord- Süd- Richtung über Dransfeld geführt. Unter anderem fahren die bekannten F- Züge Helvetia, Roland, Senator und Komet über Dransfeld- Hann. Münden.

Nach der Elektrifizierung der Eichenberger Strecke (ab 25. Sept. 1964) fährt fahrplanmäßig kein Fernverkehr mehr über Dransfeld.

Auch die Urlaubsexpress- Züge von Hummel, Scharnow und Touropa fahren auf der Nord- Süd- Strecke, einige davon auch durch Hann. Münden. Wen das Fernweh packt und wer Geld hat, kann in Kassel, Göttingen oder Bebra zusteigen.

1951

Einführung des F- Zug-Netzes, mit leichten komfortablen Fernschnellzügen. Die Züge bestehen meist aus 2-3 blauen D- Zug- Wagen plus Speisewagen oder aus Diesel- Triebwagen, z. B. VT08 oder VT10.

Anfang 1955

In diesem Jahr gibt es in unserer Region zwei Eisenbahnunfälle:
Am 17.1. entgleist im Mündener Bahnhof der D75 Lindau- Kiel. Der Schlafwagenschaffner der DSG wird getötet. Ursache: Ein Sturm hatte einen Güterwagen in das Fahrgleis gedrückt.
Am 5.2. entgleist auf der Schedener Seite des Volkmarshäuser Tunnels der Nachtzug Komet infolge eines Steinschlages, verletzt wird niemand.

- 1955** **Oberscheden: Konkurs der Wüstenfeldschen Zuckerfabrik.**
- 1956** **Abschaffung der 3. Wagenklasse. Für die Reisenden ändert sich zunächst wenig, denn die Holzbänke der ehemals dritten Klasse sind noch nicht verschwunden, da diese Wagen zur zweiten Klasse aufgewertet wurden.**
- 1957** **Die Göttinger Kleinbahn (Gartetalbahn) stellt den Betrieb ein. Start der internationalen TEE- Züge (Trans- Europa- Express). Der F- Zug Helvetia, Hamburg- Basel wird zum TEE umgewandelt. Der Helvetia fährt 1957-65 als Dieseltriebwagen VT11.**
- 1958** **Am Bahnübergang Wellersen wird eine Szene für den Film Vater, Mutter und neun Kinder mit Heinz Ehrhardt und Willy Millowitsch gedreht.**
- 1959** **Oberscheden: Familie Mohr kauft die leerstehende Zuckerfabrik.**
- 1. Hälfte 60er** **Die Nord/Süd- Strecke wird elektrifiziert. Im Frühjahr 1965 wird das letzte Teilstück Hannover - Lüneburg - Hamburg eröffnet, ab jetzt durchgehender elektrischer Betrieb von Hamburg bis München.**
- 1962/1967** **Bahnhof Oberscheden: Demontage der Seilbahn. Die Verladestation wird anschließend noch von einige Jahre von Lkws bedient, hierzu werden Silos gebaut. Der Meenser Steinbruch stellt am 9.9. 1967 den Betrieb ein.**
- 1962** **Von Göttingen bis Gross Ellershausen wird das zweite Gleis abgebaut. Die dortige Haltestelle wird umgebaut und erhält u.a. einen neuen Warteraum.**
- 25. Sept. 1964** **Der Abschnitt Eichenberg- Hann. Münden- Kassel wird für den elektrischen Betrieb eröffnet.**
- 14. Mai 1966** **Im Müндener Bahnhof entgleisen 5 Schotterwagen, die sich in Oberscheden beim Rangieren selbständig gemacht haben und unkontrolliert bis Münden gerollt sind.**
- 1968 bis 72** **Schrittweise wird das schnelle hochwertige IC- Netz (Intercity - A- Netz) eingeführt, diese Züge führen nur die erste Wagenklasse. Seit dem IC- Zeitalter fließt der hochwertige Verkehr über Bebra - Fulda- Frankfurt oder Bebra- Fulda- Würzburg- München. Kassel bleibt jetzt abseits der Nord- Süd- Strecke liegen.**
- 1965** **Umbau des Hann. Müндener Bahnhofes.**
- 1969** **Das Bahnwärterwohnhaus beim Bahnübergang Wellersen wird abgerissen.**
- bis 60er Jahre** **Die meisten Waren und Rohstoffe werden mit der Bahn transportiert. Hierzu gehören Industrieprodukte aller Art, Maschinen, Holz, Kohlen, landwirtschaftliche Güter wie Vieh, Milch, Rüben und Kartoffeln und vieles mehr. Güterbahnhof, Güterschuppen und Güterabfertigung sind wichtiger Bestandteil auf jedem Bahnhof. Auch Privatleute erhalten sperrige Güter, die nicht zum Postversand geeignet sind, überwiegend mit der Bahn. Sie werden schriftlich benachrichtigt und müssen ihre Waren bei der Güterabfertigung abholen.**