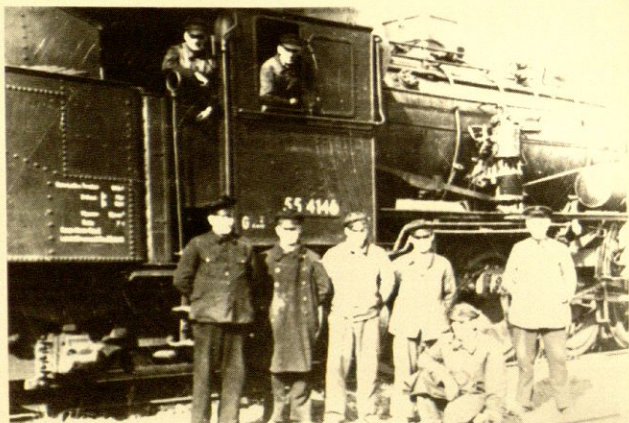


Chronik des Bahnhofs Jerxheim

Chronik des Bahnhofs Jerxheim

Friedrich Brandes
Helmstedt 1987

*Gestaltung: Landkreis Helmstedt
Druck: Druckerei Kühne, Helmstedt*



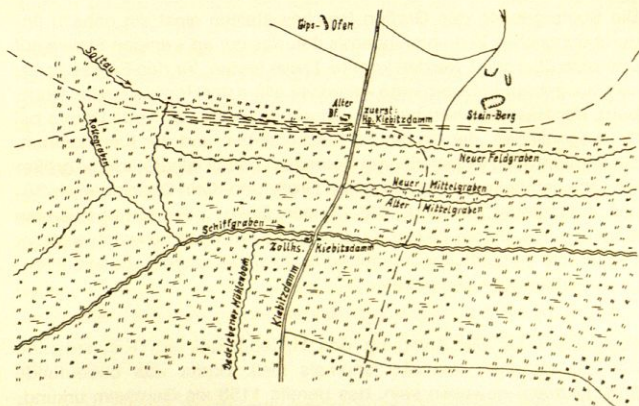
Helmstedter G 8¹-Lok 554146, in Jerxheim haltend



Bahnübergang an der B 244

Aus der Vorgeschichte des Bahnhofs

Der Bahnhof Jerxheim liegt am Nordrande des Großen Bruches, eines eiszeitlichen Urstromtales, das als 2 – 3 km breite Senke deutlich im Gelände zu erkennen ist. Es erstreckt sich auf einer Länge von rd. 50 km zwischen Hornburg bis hinter Oschersleben, das wohl aus diesem Grunde noch um 1500 Bruch-Oschersleben hieß, und war einst ein ausgedehntes Niedermoor. Wegen der zahlreichen Überschwemmungen ist schon in früheren Jahrhunderten versucht worden, das Große Bruch zu entwässern. Der Braunschweiger Herzog Heinrich der Jüngere und Bischof Albert von Halberstadt einigten sich im Jahre 1540, das Bruch im Winter zu vermessen und anschließend Gräben auszuheben. Der im Jahre 1564 geborene Herzog Heinrich Julius verbesserte die Entwässerung weiter, indem er den breiten Schiffgraben anlegen ließ, der das Bruch in seiner ganzen Länge durchzieht. Der Versuch, ihn zu einem schiffbaren Kanal zwischen Oker und Bode zu vergrößern und damit



--- heutige Bahnstrecken

Das Bahnhofsgelände am Großen Bruch Mitte des 18. Jahrhunderts

die Flußsysteme der Weser und der Elbe miteinander zu verbinden, mußte jedoch wegen zu hoher Kosten aufgegeben werden. Doch auch der Schiffgraben brachte noch keine entscheidende Verbesserung der Abflußverhältnisse, keinen sicheren Schutz vor Überschwemmungen, weil das geringe Gefälle zur Bode nicht verändert werden konnte.

Eine der größten Überschwemmungen des Großen Bruches war die von 1880, die 2.750 ha überflutete und einen Schaden von rd. 600.000,00 Mark verursachte. Aus jüngerer Zeit ist das Hochwasser von 1947 zu nennen, das bis an den Rand des Dorfes Beierstedt anstieg. Bei der Blockstelle Pabstorf ragte damals nur noch der Bahndamm aus der Wasserwüste heraus. Die Nässe des Großen Bruches ist auch daran erkennbar, daß den Pferden bis 1950 Moorschuhe angeschnallt werden mußten, wenn die Heuwagen von den feuchten Wiesen geholt wurden. Erst nach 1958 gelang es, durch eine umfangreiche Melioration das Bruch diesseits des Schiffgrabens in torfiges Ackerland umzuwandeln.

Die Sumpfgebiete des Großen Bruches stellten einst ein nahezu undurchdringliches Verkehrshindernis dar, das nur an wenigen Stellen auf Dämmen überquert werden konnte. Diese festen, für den Fahrzeugverkehr ausgebauten Übergänge waren vor allem der Horndamm bei Hornburg, der Hessendamm bei Hessen am Fallstein, der Neue Damm bei Neuwegersleben, der Damm bei Oschersleben und der Kiebitzdamm, auf dem die alte Heerstraße von Helmstedt nach Halberstadt die größeren Orte Jerxheim im Norden sowie Groß- und Klein Dedeleben im Süden miteinander verband. Alle übrigen Stein- oder Knüppeldämme stammen aus älteren Zeiten, sind teilweise nur noch schwach sichtbar und sanken im Laufe der Jahrhunderte durch die ständig wiederkehrenden Überflutungen immer tiefer.

Maßgebend für die Anlegung des Haltepunktes am Kiebitzdamm, wie der Bahnhof Jerxheim ehemals hieß, dürfte das bedeutende Dorf Jerxheim gewesen sein, das bereits 1153 als Gercseim urkundlich erwähnt wird. Es entstand im Schutze einer größeren Burg, die vor 1303 an die von Alvensleben verpfändet war. Die Bedeutung des Ortes nahm zu, als die Burg Sitz eines herzoglichen Amtes wurde, dessen erster Amtmann Balduin von Dahlum war. Zum Amtsbezirk

Jerxheim gehörten von 1346 bis 1807 die Dörfer Jerxheim, Beierstedt, Dobbeln, Gevensleben, Ingeleben, Söllingen und Watenstedt. Außerdem zählten vor 1500 zu ihm die aufgegebenen Dörfer Kreitlingen, Wentorf und Mehrdorf sowie die Kirchdörfer Secker, Vensleben und Hohen-Neinstedt.

Sowohl die heute zu einer Ortschaft zusammengewachsenen Orte Dedeleben wie auch Jerxheim liegen vom Bahnhof ziemlich weit ab, Jerxheim hinter dem Bruchberge in fast 2 km und Dedeleben jenseits des Großen Bruches in 3 ½ km Entfernung. Wegen der Einwohnerzahl des Dorfes Jerxheim hätte man den Bahnhof gern näher an den Ort gelegt, wenn das Gelände hierfür günstiger gewesen wäre. Aufgrund der topographischen Verhältnisse war man jedoch gezwungen, die 1843 geschaffene Linienführung zu wählen. Als die Bauarbeiten für den Bahnhof begannen, befand sich in näherer Umgebung nur ein einziges Haus. Es war das alte Zoll- und Gasthaus, das schon in einer Urkunde von 1663 als "Zollhaus auf dem Kivitz-Damme" genannt wird und etwa 900 m weiter südlich auf der Westseite des Kiebitzdammes lag. Es war je zur Hälfte braunschweigesches und halberstädtisches Zollhaus, stand seit Juli 1945 leer und wurde leider um 1960 abgerissen. Ein Kuriosum am Rande: Die frühere Grenze zwischen dem Herzogtum Braunschweig und dem Hochstift Halberstadt verlief durch die Wohnstube dieses Zollhauses und zwar mitten durch den Ofen.

Die von Wolfenbüttel herankommende Strecke trat beim Bahnhof Jerxheim in das Große Bruch ein. Sie ist mit den später gebauten Eisenbahnstrecken gestrichelt in den Ausschnitt aus der Jerxheimer Flurkarte eingezeichnet worden, die im Jahre 1755 von der herzoglichen General-Landesvermessung aufgestellt wurde. Die Halberstädter Straße, die heutige Bundesstraße 244, erhielt erst nach der im Jahre 1844 in der Jerxheimer Feldmark durchgeführten Separation auf der steilen Steigung vor Jerxheim den jetzigen Verlauf, der sich durch scharfe Serpentinauflagen auszeichnet.

Für alle im Großen Bruch verlaufenden Eisenbahnstrecken mußten feste Dämme aufgeschüttet werden. Dieser Nachteil wurde jedoch weitgehend dadurch ausgeglichen, daß eine fast geradlinige Streckenführung ohne Höhenunterschiede möglich war. Das weiträumige Gelände des ehemaligen Bahnhofs Jerxheim liegt ebenfalls auf Wiesenboden, der im



Brückenrest der Halberstädter Strecke über den Mittelgraben im Großen Bruch

Untergrund eine fast $1\frac{1}{2}$ m mächtige Faulschlamm-Schicht aufweist. Vor Beginn des Bahnhofbaues mußte daher Erdreich in einer Stärke von $1\frac{3}{4}$ m aufgebracht werden. Weitere Bodenmassen waren für den Ablaufberg erforderlich. Erdreich und Steine wurden vom Heeseberg und vom Steinberg geholt. Das Erdreich für das später erweiterte Bahnhofs-gelände lieferte der Einschnitt an der Börßumer Strecke. Weiteres Bau-material wurde von dem nördlich des Bahnhofs stehenden Kalkofen be-zogen, dessen Ziegelfundamente noch heute vorhanden sind. Außer-dem mußten der neue Feldgraben verlegt, am Westrande des Bahnhofs ein Durchlaß für die Soltau zum Schiffgraben geschaffen sowie Brücken über den Feldgraben und über den Schiffgraben errichtet werden.

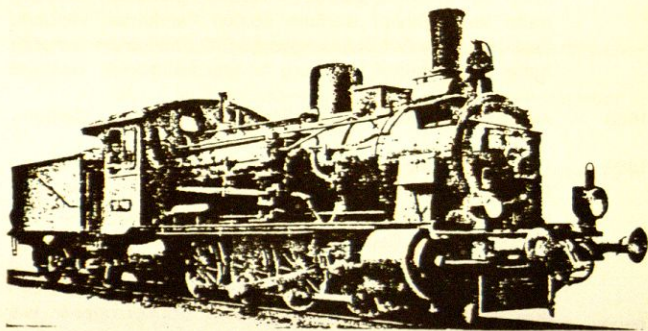
Chronologische Übersicht

- 1838 Abschluß eines Vertrages der Braunschweiger Regierung mit Preußen und Hannover, eine zusammenhängende Bahnstrecke von Minden bis Magdeburg zu bauen.
- 1840 Am 13.08. wurde Baumeister Märtens beauftragt, einen Plan auszuarbeiten für die Bahnstrecke von Wolfenbüttel bis Oschersleben
- 1840 Für den Bau der Strecke waren 3 verschiedene Trassen vorgeschlagen:
1. Braunschweig – Wabetal – Schöppenstedt – Großes Bruch – Oschersleben,
 2. Börßum – Großes Bruch – Oschersleben,
 3. Wolfenbüttel – Altenautal – Schöppenstedt – Großes Bruch – Oschersleben.
- 1841 Am 10.04. wurde in Berlin der Vertrag zum Bahnbau unterzeichnet.
- 1842 Am 14.01. Gründung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.
- 1842 Im Mai Baubeginn, nachdem der Landtag am 18.08. 1.600.000 Thaler bewilligte.
- 1843 Am 16.07. fuhr der erste Zug von Braunschweig nach Oschersleben.
- 1843/44 Im Winterfahrplan erstes Güterzugpaar Braunschweig - Oschersleben, mit dem jedoch auch Fahrgäste befördert wurden.
- 1844 Eröffnung des Bahnhofs "Kiebitzdamm" im Alten Bahnhof.
- 1844 Einrichtung der Lokstation.
- 1844 Schon am 01.06. gab es eine direkte Zugverbindung Berlin – Hannover, aber die Reisenden mußten an den Endpunkten der einzelnen Bahnverwaltungen umsteigen. Auch bei geringen Verspätungen warteten die Anschlußzüge nicht.

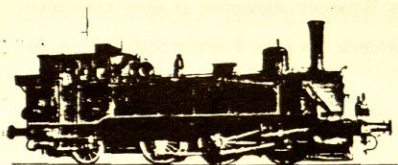
- 1847 Ab 15.10. verkehrten durchgehende Züge Köln – Duisburg – Gelsenkirchen – Dortmund – Hannover – Braunschweig – Jerxheim – Oschersleben – Magdeburg – Köthen – Dessau – Rosslau – Wittenberg – Jüterbog – Berlin.
- 1848 Ab 15.04. brauchte der Schnellzug von Berlin bis Köln für die 630 km lange Strecke 22 Stunden, das entsprach, die Haltezeiten eingerechnet, einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 29 km/h. Ab 19.08. wurde die Fahrzeit wesentlich verkürzt durch die Eröffnung der Strecke Magdeburg – Berlin.
- 1848 Erster durchgehender Personenzug Berlin – Köln.
- 1851 Erstes Schnellzugpaar Berlin – Magdeburg – Jerxheim – Köln, seit 01.04. in 16 Stunden.
- 1851 Eröffnung der Zuckerfabrik Jerxheim am Ostende des Bahnhofs.
- 1852 Ende des Jahres wurde ein Courierzugpaar eingelegt, dessen Fahrzeit bei 41 km/h nur 15 Stunden betrug. Erstmals durchlaufende Wagen.
- 1853 Am 30.10. Fertigstellung des 2. Gleises Neuwegersleben – Oschersleben.
Am 22.10. Fertigstellung des 2. Gleises Neuwegersleben – Jerxheim.
- 1853 Bau einer Drehscheibe mit einem Durchmesser von 12 m für Lokomotiven.
- 1854 Am 08.04. Fertigstellung des 2. Gleises Jerxheim – Schöppenstedt.
- 1854 Trennung des Personen- und des Güterverkehrs wegen der Unpünktlichkeit der gemischten Züge. Beschluß, die Strecke Jerxheim – Helmstedt zu bauen.

- 1855 Einführung eines 2. Personenzugpaares Berlin – Köln.
- 1855 Einführung des ersten Fern-Güterzuges Berlin – Köln.
- 1858 Am 01.07. Eröffnung der Strecke Helmstedt – Schöningen – Jerxheim.
- 1863 Erste Speisewagen in den D-Zügen Berlin – Köln.
- 1866 Am 05.03. Vertrag zwischen Braunschweig und Preußen zum Bau der Strecke Jerxheim – Börßum.
- 1866 Baubeginn der Strecke Jerxheim – Börßum, Zwischenstation war nur Mattierzoll.
- 1868 Am 27.05. Abschluß des Vertrages zwischen Braunschweig und Preußen zum Bau der Strecke Eilsleben – Schöningen und zum Bau des 2. Gleises von Schöningen nach Jerxheim.
- 1868 hatte der Bahnhof Jerxheim einen Güter-Versand von 221.000 Ztn., Empfang 804.000 Ztn.;
 hatte der Bahnhof Börßum einen Güter-Versand von 219.000 Ztn., Empfang 379.000 Ztn.;
 hatte der Bahnhof Jerxheim 70.000 Fahrkarten verkauft;
 hatte der Bahnhof Börßum 66.000 Fahrkarten verkauft;
 hatte der Bahnhof Schöningen 64.000 Fahrkarten verkauft;
 hatte der Bahnhof Harzburg 54.000 Fahrkarten verkauft.
- 1868 Am 01.07. Eröffnung der Strecke Jerxheim – Börßum.
- 1869 Das Schnellzugpaar Berlin – Magdeburg – Jerxheim – Börßum – Kreiensen – Altenbeken – Soest – Hagen – Köln, das bisher zwischen Berlin und Jerxheim mit dem Schnellzugpaar Berlin – Magdeburg – Jerxheim – Braunschweig – Hannover – Köln vereinigt war, wurde in Jerxheim getrennt. Mit Einführung dieser Züge wurden sowohl das seit 1857 verkehrende Courierzugpaar wie auch das Schnellzugpaar Braunschweig – Börßum – Kreiensen – Kassel – Frankfurt/Main aufgegeben.

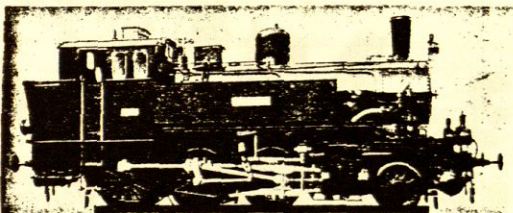
- 1869 Fertigstellung des heutigen Bahnhofsgebäudes.
- 1869 Am 01.01. wurde die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft gegründet.
- 1870 Einführung von Ölgas zur Beleuchtung der Reisezüge.
- 1872 Am 15.09. Eröffnung der Bahnstrecke Schöningen – Offleben – Eilsleben.
- 1873 Erste Schlafwagen in den D-Zügen Berlin – Jerxheim – Köln.
- 1874 Erbauung einer Pumpstation und eines Wasserturms für 100 m³ Wasser.
- 1875 Einrichtung eines Bahnbetriebswerks und Bau eines Lokschuppens für 12 Stände.
- 1882 wurde die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft aufgelöst und der Königlichen Eisenbahn-Direktion Magdeburg unterstellt.
- 1890 Am 15.08. Eröffnung der Strecke Jerxheim – Nienhagen – Halberstadt.



D-Güterzuglokomotive G 7², um 1900 die stärkste Lok



T 9¹

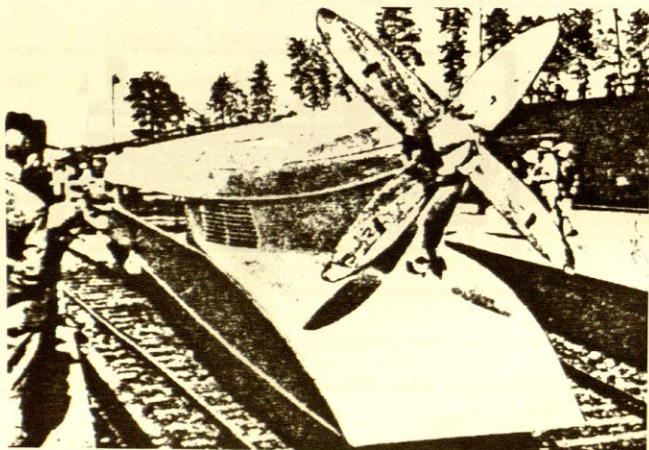


T 9³

Tenderlokomotiven um die Jahrhundertwende

- 1894 Verkauf des alten Empfangsgebäudes.
- 1894 Einrichtung einer Viehwagenwäsche am Südrande des Bahnhofs.
- 1908 Seit 18.01. ist Fritz Wetterling Bahnhofswirt, bis 01.07.1959.
- 1911 Verlängerung der Bahnsteige 1 und 2 nach Westen.
- 1911 Schließung der Viehwagenwäsche.
- 1914 Bis 1918 ist Bahnhof Jerxheim Heeresverpflegungsstation.
- 1919 In den Unruhen dieses Jahres wurde der Bahnhof Jerxheim von 35 bewaffneten Braunschweiger Kommunisten besetzt, die dann von der Besatzung eines von Börßum herankommenden Panzerzuges verjagt wurden, wobei die Reichswehrtruppen einen Toten zu beklagen hatten.
- 1919 Schließung der Zuckerfabrik Jerxheim.

- 1924 Umwandlung des Bahnbetriebswerks in eine Lokstation.
- 1928 Die ehem. Zuckerfabrik wird als Blättertrocknung wiedereröffnet.
- 1931 Am 01.10. Auflösung der Reichsbahn-Direktion Magdeburg, Jerxheim wird der Reichsbahn-Direktion Hannover unterstellt.



- 1931 Am 26.06. fuhr der Krukenberg'sche Propellertriebwagen, im Volksmunde "Schienenzapp" genannt, durch Jerxheim auf der Fahrt von Berlin über Magdeburg – Börßum – Salzgitter – Kreiensen – Altenbeken – Hagen – Dortmund – Hamm nach Hannover. Bei vorherigen Probefahrten hatte der Triebwagen zwischen Hamburg und Berlin eine Geschwindigkeit von 230 km/h erreicht.
- 1940 Die zum Bahnbetriebswerk Börßum gehörende Lokstation wird dem Bahnbetriebswerk Helmstedt unterstellt, um nach einigen Jahren wieder zu Börßum zu gehören. In der Kriegszeit umfangreiche Transporte durch den Bahnhof Jerxheim von der Grube Wilhelmshall bei Dingelstedt am Huy.

- 1944/45 Im Winter tödlicher Unfall vor Bahnhof Jerxheim: Der Bahnmeister kehrte mit einem anderen Bediensteten von einer in Gunsleben durchgeführten Prüfung mit der Draisine zurück und fuhr in der Dunkelheit auf einen vor Jerxheim haltenden Güterzug auf.
- 1944 wurde das Stellwerk Jof durch Bombenabwurf zerstört, es hat daher heute nur noch ein Flachdach. Bomben fielen auch auf die Ladestraße.
- 1945 Auf der am 01.07. stillgelegten Strecke Jerxheim – Gunsleben wurden bis zum Wärterposten 29 (Zonengrenze) Schadwagen abgestellt. Auf dem Bahnhof Jerxheim standen bereits vorher Rückführlokomotiven aus dem Osten wie auch französische und belgische Leihlokomotiven:
- | | | |
|------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
| Lok 41026 | G7 ¹ -Lok 55041 | der Obd. Warschau |
| Lok 41234 | G8 ¹ -Lok 8115 | Leihlok der SNCB (Belgien) |
| G 10-Lok 571691 | G8 ¹ -Lok 8588 | Leihlok der SNCB (Belgien) |
| G 8 ¹ -Lok 555494 | Lok 141 TA 917 | Leihlok der SNCF
(Frankreich) |
- 1945 Am 05.06. fuhren die ersten Personenzüge nach Jerxheim: P 361/362 und 381/382.
- 1945 Am 20.06. fuhren der erste Güterzug Nr. 5332 und am 27.07. die Nahgüterzüge 8801/02.
- 1945 Am 01.07. senkte sich der Eiserner Vorhang herab. Seitdem ist die Strecke nach Oschersleben am Wärterposten 29 gesperrt, die Strecke nach Eilsleben – Magdeburg kurz hinter Offleben und die Strecke nach Halberstadt am Schiffgraben (vor Dedeleben).
- 1945 Am 20.08. fuhren die Braunkohlezüge 7527, 7529 und 7531 nach Braunschweig.
- 1945 Am 12.09. fuhren nur P 600, 5⁵⁰ Uhr nach Braunschweig, und P 605, an 18²³ Uhr in Jerxheim.
- 1945 Am 17.09. fuhren erste Kohlezüge nach Immendorf, um das Kraftwerk der Reichswerke zu versorgen.

- 1948 (oder 1949) Abbau der Gleise, Signale und des Oberbaues der Strecken nach Oschersleben und Halberstadt.
- 1950 Am 01.06. Schließung der Lokstation.
- 1950 Am 14.08. Eröffnung der Bahnbuslinie Gevensleben – Watenstedt – Jerxheim – Schöningen – Helmstedt.



Milchhändler Brandes aus Beierstedt mit seinem Pferdegespann, ein Idyll am Bahnhof Jerxheim

- 1953 Die Bahnmeisterei Jerxheim übernahm das Gebiet der aufgelösten Bahnmeisterei Mattierzoll.
- 1954 Nach dem am 28.11. geänderten Winterfahrplan verkehrten zwischen Jerxheim und Börßum bis auf einen werktätlich fahrenden Personenzug nur noch Schienenbusse. Neuer Haltepunkt wurde Calme.
- 1958 wurden die bisherigen, an Schrankenposten und Stellwerken stehenden Läutewerke abgeschafft.

- 1958 Die Bahnmeisterei Jerxheim übernahm einen Teil der aufgelösten Bahnmeisterei Schöppenstedt.
- 1958 Die Zugbildung auf Bahnhof Jerxheim entfiel.
- 1959 Abbruch der Stellwerke Jw und Jr (Jerxheim West und Jerxheim Rangierbahnhof).
- 1959 Am 20.10. Inbetriebnahme des neuen Stellwerkes Jw.
- 1962 Im Oktober wurde der Wärterposten 31 an der Börßumer Strecke abgebrochen, dann die Anrufschränke von Jw.
- 1963 Am 01.01. wurde die Stückgutabfertigung geschlossen, dann wurde der Güterschuppen an die Fa. Heyer, Watenstedt, verkauft.



Die am 01.01.1963 geschlossene Güterabfertigung , fotografiert 1975

- 1964 Ab 27.09. war auf der Strecke nach Mattierzoll nur noch eingleisiger Betrieb. Ungefähr zu dieser Zeit wurde auch der Fußgängertunnel zum Bahnsteig 3 zugemauert.

- 1966 Ab 01.12. eingleisiger Betrieb nach Watenstedt, Abbau des 2. Gleises.
- 1967 Im Mai wurde der Block Pabstorf abgebrochen. Von Juli bis September großer Abbau im Bahnhof Jerxheim: Von 29 Gleisen blieben nur noch 11, Sprengung des Wasserturms, Abbau des Kohlenkrans und der 5 Wasserkräne, Abbau der Wartehallen auf den Bahnsteigen, Ausbau und Verschrottung der Drehscheibe.
- 1967 Am 01.08. Schließung der Bahnmeisterei.
- 1967 Mit Ende des Winterfahrplans 66/67 entfielen die E 711/712.
- 1969 Am 15.08. Abbau des Wärterpostens A an der B 244, Abbruch einer Hälfte des Lokschuppens.
- 1971 Mit Beginn des Sommerfahrplans wurde der Reiseverkehr an Sonntagen auf der Strecke Jerxheim – Börßum eingestellt und durch Busse ersetzt.
- 1971/72 Im Winter letzte Kampagne der Blättertrocknung Jerxheim.
- 1971/72 Mit Ende der Kampagne der Zuckerfabrik Schöppenstedt keine Braunkohlentransporte mehr, da die Fabrik auf Ölbetrieb umgestellt wurde.
- 1972 Am 20. und 21.07. fuhr zwischen Helmstedt und Jerxheim ein D-Zug mit Lok 01190, ein Sonderzug für Filmaufnahmen.
- 1972 Abbruch des Wärterpostens 26 zwischen Jerxheim und Watenstedt, Ersatz durch Anrufschränke.
- 1972 Seit 01.08. war der Bahnhof Jerxheim keine selbständige Dienststelle mehr, sondern wurde vom Bahnhof Schöppenstedt aus verwaltet.
- 1974 Der Mittwoch und Sonnabend nach Bedarf verkehrende Kohlenzug Dg 7867 von Offleben über Jerxheim – Kreiensen nach Nürnberg fuhr am 30.03. das letzte Mal, weil die Fa. Braunschweigische Kohlen-Bergwerke AG keine Roh-Braunkohle mehr verkaufte und der Bahnhof Offleben wegen der Anlegung eines neuen Tagebaues ab 31.03. geschlossen wurde. Der Dg 7867 transportierte 1600 t mit Lok 44, in Ausnahmefällen 1200 t mit Lok 50.

1974 Abbruch des restlichen Lokschuppens.

1974/75 Mit Beendigung der Kampagne wurde die Zuckerfabrik Watenstedt stillgelegt, weil die Fa. Braunschweigische Kohlen-Bergwerke keine Roh-Braunkohle mehr liefern konnte. Dadurch entfiel der während der Kampagne verkehrende Güterzug, der in Watenstedt mindestens $\frac{3}{4}$ Stunden zu rangieren hatte.



In langer Reihe standen 62 Schrottlöks, hier die 44332

1975 Durch die Fusion der Zuckerfabrik Watenstedt mit der Zuckerfabrik Königslutter AG werden die Rüben nunmehr per LKW nach Königslutter gebracht.

1975 Der Bahnhof Jerxheim diente als Abstellbahnhof für Güterwagen. Diese wurden im Sommer zum Teil abgefahren, um Platz zu machen für ausgemusterte Lokomotiven, die aus dem gesamten Bundesgebiet in Jerxheim zusammengezogen wurden.

- 1975 Im Juli standen in Jerxheim über 40 Lokomotiven der Bau-
reihen 50 und 23. Im Herbst waren es insgesamt 62 Lokomo-
tiven, davon 8 23er und 4 44er. Die meisten Lokomotiven
standen in einer 1 km langen Reihe. Damit war Jerxheim wohl
der größte Lokfriedhof in Westdeutschland.
- 1975 Der Fahrkartenschalter in Jerxheim wurde ab 16.00 Uhr und
an Sonnabenden nicht mehr besetzt. Auf dem einst so großen
Bahnhof taten nur noch 2 Beamte Dienst.
- 1975 Durch den Bahnhof Jerxheim fuhren Helmstedter und
Berliner Güterzüge wegen der Elektrifizierung der Strecke
Braunschweig – Helmstedt.
- 1975 Am 31.12. fuhren die letzten Züge zwischen Jerxheim und
Börßum, weil der Schienen-Reiseverkehr auf der Strecke
nach Börßum – Salzgitter ab dem 01.01.1976 für dauernd
eingestellt und durch Busse ersetzt wurde. Letzter Zug nach
Börßum war der N 6240, 13⁵² Uhr ab Jerxheim. Der gleiche
Triebwagen (Br 628) kehrte zurück als N 6243, an Jerxheim
14⁴⁶ Uhr. Von den Stellwerken wehten schwarze Fahnen. Am
gleichen Tage wurde die Fahrkartenausgabe Jerxheim
geschlossen.
- 1976 Mit Beginn des Sommerfahrplanes am 30.05. Ende des
Dampfbetriebes.
- 1978/79 Verkauf des Empfangsgebäudes an J. Thormann. Es wird
seit dem 15.08.81 als Gaststätte genutzt.
- 1983 Beginn des Rückbaues.
- 1983 Ab 29.05. wurde die Strecke Wolfenbüttel – Schöppenstedt
Nebenbahn.
- 1984 Ab 01.10. waren die Stellwerke Jw und Jof außer Betrieb,
Jof Schrankenposten.
- 1984 Der Bahnhof Jerxheim wurde zum Haltepunkt herabgestuft,
somit keine Zugfolgestelle mehr.
- 1985 Das Bahnhofsgelände wurde an die Gemeinde verkauft.
- 1985 Ab 27.07. wurde der Wärterposten 27 bei Beierstedt abgebrochen.
-

Bau und Betrieb der einzelnen Strecken

1. Wolfenbüttel – Jerxheim – Oschersleben

Der Damm dieser Strecke war von vornherein für 2 Gleise ausgelegt. Am 16.07.1843 wurde der Betrieb zunächst eingleisig aufgenommen. Das Gleis war auf eichenen Schwellen verlegt. Streckenlänge: 7¼ Meilen = 54,1 km, Kosten pro Meile = 220.690 Thaler, Zwischenstationen: Schöppenstedt, Kiebitzdamm und Neuwegersleben.

Am 22.11.1853 kam das 2. Gleis Jerxheim – Oschersleben in Betrieb. Am 30.11.1853 kam das 2. Gleis Schöppenstedt – Wolfenbüttel in Betrieb.

Am 08.04.1854 kam das 2. Gleis Jerxheim – Schöppenstedt in Betrieb.

Heute liegen keine Gleise mehr von Jerxheim bis zur Grenze, die Wärterbude 28 ist abgerissen, der Block Pabstorf im Mai 1967 abgebrochen worden, die Wärterbude 29 steht im Gebüsch wenige Meter hinter der Grenze. Von Wolfenbüttel bis Jerxheim liegt nur noch das nördliche Gleis.

2. Jerxheim – Börßum

Die 23,2 km lange Strecke wurde zweigleisig gebaut und am 01.07.1868 in Betrieb genommen. In den Jahren vor dem letzten Kriege wurde die Strecke u.a. auch von 3 D-Zugpaaren befahren.

Im Jahre 1964 wurde die Strecke eingleisig zurückgebaut. Der Block Gensleben zwischen Jerxheim und Mattierzoll diente zwischenzeitlich als Bahnwärterhaus und wurde schließlich abgebrochen.

3. Jerxheim – Helmstedt

Die am 01.07.1858 in Betrieb genommene Strecke war nur von Jerxheim bis Schöningen zweigleisig, vermutlich wegen des einst lebhaften Verkehrs Kreiensen – Jerxheim – Schöningen – Eilsleben – Magdeburg.

4. Jerxheim – Schöningen – Offleben – Eilsleben

Diese Strecke ist von Schöningen aus am 15.09.1872 in Betrieb genommen worden. Seit 1945 führen die Züge zunächst noch bis Offleben.

5. Jerxheim – Nienhagen – Halberstadt

Der Bau dieser eingleisigen Nebenbahn wurde von einer preußischen Eisenbahngesellschaft finanziert. Die Inbetriebnahme erfolgte am 15.08.1890.

Am 01.07.1945 ist die Strecke zwischen Jerxheim und Dedeleben stillgelegt worden. Die Gleise und der Schotter wurden entfernt.

Eisenbahnstrecke Jerxheim – Nienhagen – Halberstadt

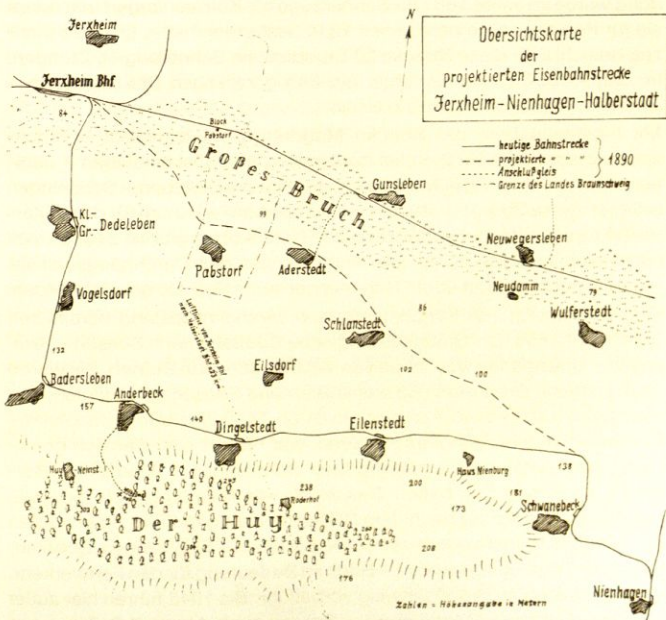
Die Bahnstrecke von Jerxheim nach Halberstadt verlief auf Umwegen, die selbst für eine Nebenbahn ungewöhnlich sind. Es stellt sich daher die Frage, nach welchen Überlegungen diese Streckenführung zustandekam.

Einem gradlinigen Streckenverlauf stellten sich große topographische Schwierigkeiten entgegen. Der quer vor Halberstadt liegende Huy, der Höhen von über 200 m aufweist und mit seinen Ausläufern 17 km lang ist, mußte umgangen werden. Da das vor Schwanebeck nicht möglich war, hätte man gradlinig auf diesen Ort zubauen können. Dabei wären aber nur die Dörfer Pabstorf, Aderstedt und Schlanstedt berührt worden.

Im Interesse einer besseren Verkehrsbedienung wurde die Bahnstrecke zunächst nach Süden über Dedeleben und Vogelsdorf nach Badersleben geführt. Dort bog sie im rechten Winkel nach Osten ab und verlief über Anderbeck und Dingelstedt nach Eilenstedt. Kurz vor Schwanebeck beschrieb sie nochmals eine rechtwinklige Kurve nach Süden, um vor Nienhagen in die Strecke Halberstadt – Magdeburg einzumünden. Für diese Verbindung sprach auch, daß die Zuckerfabriken in Dedeleben, Badersleben und Eilenstedt, die Malzfabrik Dingelstedt sowie das Kaliwerk Wilhelmshall über eine Gleisanbindung verfügten.

Während Jerxheim in der Luftlinie nur 23 km von Halberstadt entfernt liegt, betrug die Länge der Bahnverbindung 44,5 km, bei einem Bau über Schlanstedt hätte sie sich auf 36 km vermindert. Dadurch wären folgende Vorteile entstanden:

1. Eine um 8,5 km kürzere Streckenlänge.
2. Wesentlich geringere und allmählichere Steigungen zwischen Jerxheim und Schwanebeck.
3. Eine Einsparung des Anschlußgleises von Gunsleben zur Zuckerfabrik Aderstedt.



Der Zugverkehr

Mit der Eröffnung der Strecken Magdeburg – Oschersleben am 15.07.1843 und Wolfenbüttel – Oschersleben am 16.07.1843 wurde eine Bahnverbindung von Braunschweig nach Magdeburg geschaffen, weil die Strecke Braunschweig – Wolfenbüttel bereits seit dem 01.12.1838 in Betrieb war. Als am 15.05.1844 auch die Strecke Braunschweig – Hannover fertiggestellt wurde, konnten Schnellzüge von Berlin über Magdeburg – Oschersleben – Jerxheim – Braunschweig nach Hannover fahren, wobei das Kopfmachen in Braunschweig wegen des Sackbahnhofs bis zum 01.10.1860 in Kauf genommen werden mußte. Diese Verbindung wurde im Jahre 1851 für Schnellzüge bis Köln verlängert, nachdem sie für Personenzüge bereits seit 1848 bestanden hatte. Ein Personenzug brauchte für diese Strecke 22 Stunden, ein Schnellzug 16 Stunden. Im Jahre 1867 verkehrte ferner ein Eilzug zwischen Braunschweig – Jerxheim – Oschersleben und Berlin.

Mit Inbetriebnahme der Strecke Magdeburg – Helmstedt – Braunschweig am 15.09.1872 entfiel der Umweg über Oschersleben – Jerxheim. Am gleichen Tage wurde auch die Strecke Eilsleben – Schöningen eröffnet. Diese Strecke hatte für den Nahverkehr wie auch für den Güterverkehr wegen der Zuckerfabriken und Braunkohlengruben zwar an sich nur regionale Bedeutung, allerdings konnte der Durchgangsverkehr nach Magdeburg statt über Oschersleben auch über sie geleitet werden. Eine Verbindung von Schöningen nach Jerxheim bestand bereits seit dem 20.07.1858. Die Braunschweigische Südbahn nach Seesen – Kreiensen – Holzminden war schon vom 05.08.1856 an in Betrieb. Sie wurde aber statt von Braunschweig aus in Richtung Seesen zu verlaufen, erst von Börßum ab gebaut. Als dann am 01.05.1868 die Strecke Jerxheim – Börßum in Betrieb genommen wurde, war hiermit eine ziemlich gradlinige Verbindung von Magdeburg über Schöningen – Jerxheim – Börßum – Kreiensen geschaffen. Das wurde von Magdeburg als eine willkommene Verbindung nach dem Südwesten aufgegriffen. So erlangten die einstigen Binnenverkehrsstrecken Eilsleben – Schöningen, Schöningen – Jerxheim und Jerxheim – Börßum Bedeutung für den Fernverkehr, der nun südlich an Braunschweig vorbeifuhr. Bis 1945 fuhren hier außer den Personenzügen Magdeburg – Seesen auch 4 bzw. 6 D-Züge, von denen 2 bis 1931 sogar als FD (91/92) verkehrten.

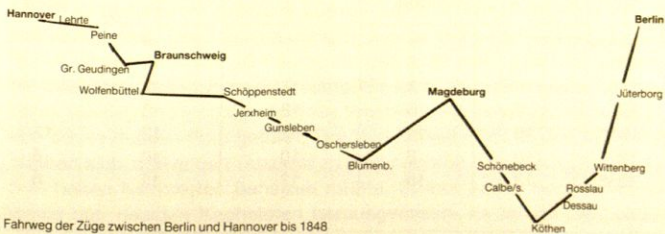
Im Jahre 1912 fuhr ein Eilzugpaar Kreiensen – Jerxheim – Oschersleben, das vermutlich bis Berlin lief. Mindestens seit 1920 verkehrten keine

Schnellzüge mehr von Braunschweig nach Oschersleben, dagegen aber 3 Schnellzugpaare von Basel/Frankfurt/Karlsruhe nach Berlin über Kreiensen – Jerxheim – Oschersleben – Magdeburg. Von Mitte bis Ende der 20er Jahre lief über Jerxheim noch ein weiteres D-Zugpaar, D 137/138 Amsterdam – Dresden. D 137 fuhr um 05¹⁶ Uhr von Braunschweig ab und lief 06⁴⁸ Uhr in Magdeburg ein, D 138 fuhr 00¹⁶ Uhr von Magdeburg ab und traf 01⁴⁸ Uhr in Braunschweig ein. Beide Züge fuhren in Wolfenbüttel, Jerxheim und Eilsleben durch.

Der direkte Zugverkehr Jerxheim – Helmstedt war, wie der Fahrplan von 1938 zeigt, gering, dagegen bestand ein lebhafter Pendelverkehr zwischen Helmstedt und Schöningen. Der Streckenabschnitt Jerxheim – Schöningen wurde, wie schon erwähnt, hauptsächlich von den Magdeburger Zügen befahren. Im Sommer 1922 kamen in Jerxheim 21 Personenzüge an, 22 fuhren ab. Im Sommer 1938 fuhr z.B. der P 600 auf der 65,7 km langen Strecke Braunschweig – Oschersleben in 92 Minuten und hatte unterwegs 10mal zu halten.

Nach Kriegsende kamen als einzige D-Züge die aus dem Südwesten nach Berlin fahrenden amerikanischen bzw. französischen Militärzüge 80609/80610 und 80641/80642 durch Jerxheim. Kurswagen eines Interzonenzuges fuhren als E 711/712 bis zum Ende des Winterfahrplans 1966/67 von Helmstedt über Jerxheim – Goslar – Kreiensen nach Kassel; sie hielten nicht in Jerxheim.

Nachweisbar ab dem 05.10.1947 verkehrten direkte Züge von Offleben über Jerxheim nach Braunschweig, Börßum und sogar nach Neuekrug – Hahausen. Der P 600, ab Offleben 05²⁶ Uhr, Jerxheim 05⁵¹ –Uhr – 05⁵⁴ Uhr, fuhr bis Hannover. Die Züge Braunschweig – Jerxheim – Offleben verkehrten bis zum 21.05.1955, danach wurden die Braunschweiger Züge bis Helmstedt durchgeführt. Seitdem war Offleben nur noch durch ein Reisezugpaar mit Schöningen verbunden.



Fahrweg der Züge zwischen Berlin und Hannover bis 1848

Schnellzüge auf den Strecken:

	Wolfenbüttel	Börßum	Oschersleben	Schöningen – Eilsleben – Magdeburg
1854	2 C, 2		2 C, 2	
1867	2 C, 2		2 C, 2	
1881		4	2	2
1912		6	2	4
1925	2	2	4	

C = Courierzug

Güterzüge auf den Strecken nach:

	Börßum	Wolfen- büttel	Schöningen	Oschersleben	Halber- stadt
1845		2		2	
1854		6		6	
1867		20	2	18	
1881	7	2	7	4	
1912	13	5	8	10	5
1915	15	4	6	10	3

einschließlich gemischte Züge

Personenzüge auf den Strecken nach:

	Börßum	Wolfen- büttel	Schöningen	Oschersleben	Halber- stadt
1845		4		4	
1854		6		6	
1867		8	7	7	
1881	9	6	13	6	
1912	10	14	12	12	12
1925	10	8	10	10	6
1938	13	15	13	12	8

Die Empfangsgebäude

Das im Jahre 1843 errichtete Empfangsgebäude des "Alten Bahnhofs" ist ein stattliches Baudenkmal und weist eine Mauerstärke von 70 cm auf. Es ähnelt stark den Bauwerken des Braunschweiger Hofbaurats Karl Theodor Ottmer und liegt direkt am Kiebitzdam, auf dem die alte Heerstraße nach Halberstadt, die heutige Bundesstraße 244, das Große Bruch überquert. Haltende Züge behinderten daher den Verkehr auf dieser Straße stark. Aus diesem Grund wurde es bereits 1869 außer Dienst gestellt und 1894 verkauft. An seine spätere Verwendung erinnern Inschriften an der Südseite des Mittelteils: August Reinecke, Pferdegeschäft; Logis zu billigen Preisen; Mittagessen von 12 bis 2 Uhr; Reisefuhrwerk zu haben; Pferdegespann im Hause.



Heutiges Empfangsgebäude, jetzt Gastwirtschaft "Kastanienhof"

Heute ist der Bau ein Erbstück aus der Zeit der Dampflok und leider im Verfall begriffen. Das Dach ist undicht, die Fenster sind baufällig und die Scheiben zersprungen. 10 Räume werden nicht mehr bewohnt. Weiterhin bewirtschaftet wird die Gaststätte. Sie ist in "Zum Grenzquell" umbenannt worden und wird von dem aus Westfalen stammenden Richard Ulrich sowie dessen Frau geführt. Der Wirt ist seit 1967 in Jerxheim und erinnert sich, daß er den Tanzsaal zu Weihnachten 3 Tage lang mit einem 5 m hohen Kachelofen beheizen mußte. Später hat er bedauerlicherweise den riesigen Kachelofen herausgerissen. Es ist zur Zeit unbe-

stimmt, was mit dem Gebäude werden soll, zumal allein die Reparatur seines Daches Kosten in Höhe von 50.000,00 DM verursachen würde.

Das neue Empfangsgebäude wurde 1869 fertiggestellt. Nach R.A. Schultz-Niborns Buch "Die Eisenbahn im Herzogtum Braunschweig, 1901" war die Station Jerxheim ein Bahnhof I. Klasse mit vereinigtm Dienst ohne Unterbrechung auch für Privat-Depeschenverkehr. Abfertigungsbefugnisse unbeschränkt. Wirtschafts- und Postbetrieb im Bahnhofsgebäude.

Die Bahnhofswirtschaft wurde seit dem 18.05.1908 von Fritz Wetterling (geb. am 11.07.1881) geführt. Er bewirtschaftete sie mustergültig über 51 Jahre bis zum 01.07.1959. In dieser Zeit hatte der große Saal mit seinem Parkettfußboden und den ringsum stehenden großen Topfpflanzen stets ein festliches Aussehen. Dann übernahm sie sein Neffe, Heinrich Ludwig Wetterling, der leider bereits am 12.04.1966 verstarb. Seine Frau setzte den Betrieb noch bis zum 01.03.1967 fort, bevor sie die Bahnhofswirtschaft an den aus Soest kommenden Gastwirt Richard Ulrich übergab. Am 15.11.1968 übernahm sie dann Frau Waltraud Huhs.

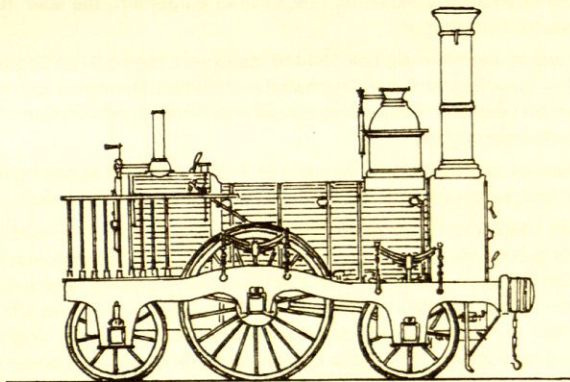
Im Jahre 1979 erwarb der Jerxheimer Unternehmer Joachim Thormann das Empfangsgebäude von der Bundesbahn. Er renovierte es grundlegend und richtete die Gaststätte "Kastanienhof" ein, die von seiner Frau bewirtschaftet wird und über eine Kegelbahn verfügt.



Das erste Empfangsgebäude an der B 244

Das Bahnbetriebswerk

Erste Anfänge eines Bahnbetriebswerkes entstanden bereits 1843 mit dem Bau eines Maschinenhauses und eines Kohlenschuppens. Im Jahre 1844 wurde neben dem alten Empfangsgebäude ein weiterer Schuppen errichtet, der zum Unterstellen von 4 gepolsterten Personenwagen diente. Außerdem wurden ein kleines Kohlenlager und 2 Wasser-Tiefbehälter aus Beton angelegt, die ihren Zulauf aus dem Großen Bruchgraben erhielten. Eine Grobfiltration entfernte die Schwefelstoffe; die Versorgung der Lokomotiven erfolgte durch Handpumpen. Als außerordentlich nachteilig und schädlich erwies sich der hohe Kalkgehalt des Kesselwassers von 26 Härtegraden. Außerdem war sein Nitritgehalt um das 4fache höher als normal, wodurch es im Kessel leicht schäumte. Zur Verbesserung der Wasserqualität wurden deshalb bis 1950 täglich 3 Wasserwagen mit insgesamt 40 m³ Wasser von Braunschweig nach Jerxheim gebracht.



Mit dieser, hier ohne Tender abgebildeten Lokomotive wurden die Züge Braunschweig – Jerxheim – Oschersleben – Magdeburg bis 1862 befördert.

Nachdem 1874 ein Wasserturm mit einem Fassungsvermögen von 100 m³ gebaut war, entstand 1 Jahr später der Lokschuppen mit 12 Ständen. Um die Jahrhundertwende wurde dann die aus dem Jahr 1853 stammende 12 m-Drehscheibe durch eine 16 m-Drehscheibe ersetzt.

Im Jahre 1924 ist das ehemals selbständige Bahnbetriebswerk Jerxheim in eine Lokstation umgewandelt worden. Ältere Eisenbahner haben erklärt, daß in Jerxheim bis zu dieser Zeit außer den G 8¹- auch P 8- und G 10-Lokomotiven stationiert waren. Nach eigenen Beobachtungen lief dort noch 1927 die G 7¹-Lok 55410. Die G 8¹-Lok 554444 und 554447 beförderten in diesem Jahr Kohlenzüge nach Braunschweig.

Nach der letzten Bestandsliste der Reichsbahn-Direktion Magdeburg vom 01.09.1931 befand sich die Lok 554444 dann im Bahnbetriebswerk Helmstedt. Im Jahre 1938 wurde sie nach Montage einer Laufachse in Lok 56609 umgebaut.

Die Lok 554447 wurde im Frühjahr 1938 im Reichsbahnausbesserungswerk Schneidemühl durch Einbau einer Laufachse in Lok 56525 umgebaut. Im Januar 1953 war sie im Bahnbetriebswerk Berlin-Pankow stationiert, 1962 noch im Bahnbetriebswerk Pasewalk.

Im Bestand der Reichsbahn-Direktion Magdeburg vom 01.09.1931 wird noch die ehemalige Jerxheimer Lok 554445 aufgeführt, die aber 1933 ausgemustert worden ist.

Ferner war in Jerxheim die Lok 554446 stationiert, die noch im September 1944 zum Bestand der Reichsbahn-Direktion Hannover gehörte, dann an die besetzten Ostgebiete ausgeliehen wurde und von dort nicht mehr zurückgekehrt ist.

Nachdem im Jahre 1932 die Jerxheimer T 9¹-Lok 90026 ausgemustert worden war, verblieben nur noch 2 G 8¹-Lokomotiven in Jerxheim.

Das Jahr 1950 brachte die Auflösung der Lok-Station, die mit der Abholung der beiden im Schuppen stehenden G 8² (Ost-Rückführlokomotiven) nach Börßum verbunden war. Die Wasser-Tiefbehälter wurden zu geworfen. Der weitere Rückbau ließ zwar einige Zeit auf sich warten, im Jahre 1967 wurden dann aber das Kohlenlager eingeebnet, der Wasserturm und die östliche Hälfte des Lok-Schuppens abgerissen sowie die Drehscheibe ausgebaut und verschrottet. Das einstige Bahnbetriebswerk-Büro diente noch einige Zeit zur Übernachtung.

In den letzten Jahren vor 1950 waren folgende Lokführer in Jerxheim stationiert:

Tripp, Hohmann, Wollny, Tittler und Siebert. Außerdem Reserve-Lokführer Dahlig, Lokführer Schröder, der schon 1950 in Pension war, Werkf. Strümpel und Loh. Winter.

G = Güterzug, P = Personenzug

Die Bahnmeisterei

Schon 1953, als Jerxheim noch kein Knotenpunkt war, hatte der Bahnhof 9 Weichen, 1 Drehscheibe und 1 Rampe. Im Jahre 1868 waren bereits 82 Weichen vorhanden. Durch den Verkehr aus 5 Richtungen wurde der Bahnhof immer weiter ausgebaut und schließlich zum zweitgrößten im Lande Braunschweig. Im Jahre 1900 passierten ihn im Durchschnitt 33 Reise- und 34 Güterzüge täglich.

Als Königlicher Bahnmeister 1. Classe wird 1892 in Jerxheim Adolf Langer genannt, im Jahre 1900 war August Lagershausen Bahnmeister. R.H.Schultz-Niborn führt in seinem Buch "Die Eisenbahn im Herzogtum Braunschweig" aus, daß 1901 in Jerxheim sogar 2 Bahnmeister stationiert waren sowie 4 Materialien-Niederlagen und 1 Desinfektionsanstalt. Jerxheim war seinerzeit Gemeinschaftsstation für die Linien Helmstedt – Börßum sowie Jerxheim – Nienhagen und deshalb auch Hauptumladestation für Stückgüter. Hierfür war Jerxheim mit 1 Gleiswaage zu 31 t Höchstgewicht und 8,5 m Brückenlänge, 1 festen Laderampe für Seiten- und Kopfverladung und 1 Ladekran von 900 kg Tragkraft ausgerüstet.

Die Gleise auf dem Bahnhof hatten 1901 eine Ausdehnung von 21,39 km mit 117 Weichen und 3 mechanischen Stellwerken. Dadurch besaß der Bahnhof eine Länge von rd. 2300 m. Diese Größe war wohl der Grund dafür, daß die Bahnmeisterei Jerxheim nicht über den eigentlichen Bahnhof hinausreichte. Sie wurde vielmehr an den jeweiligen Enden von den Bezirken der Bahnmeistereien Neuwegersleben, Badersleben, Mattierzoll und Schöppenstedt begrenzt.

Erst mit der Auflösung der Nachbar-Bahnmeistereien vergrößerte sich der Jerxheimer Bezirk. Nach dem großen Rückbau im Jahre 1967 blieben nur noch 11 Gleise und 2 Stellwerke übrig. Die Bahnmeisterei Jerxheim wurde daher ihrerseits am 01.08.1967 aufgelöst und der Bahnmeisterei Schöningen zugeschlagen. Letzter Bahnmeister in Jerxheim war der TBI Toffel.

Fernsprecher, Telegrafie, Signale und deren Vorläufer 1832 bis 1850

Bereits im Jahre 1878 verwendete man Fernsprecher auf der Eisenbahnstrecke *Magdeburg – Halberstadt, also auch in Oschersleben*. Es ist daher davon auszugehen, daß der Fernsprecher wenig später auch in Jerxheim eingesetzt wurde.

Mit dem schon vor 1840 erfundenen elektrischen Telegrafen wurde zuerst die *Berlin–Anhalter Strecke ausgerüstet*. *Noch im gleichen Jahre* erfolgte eine Ausdehnung bis nach Köln und damit auch eine Ausstattung des Bahnhofes Jerxheim.

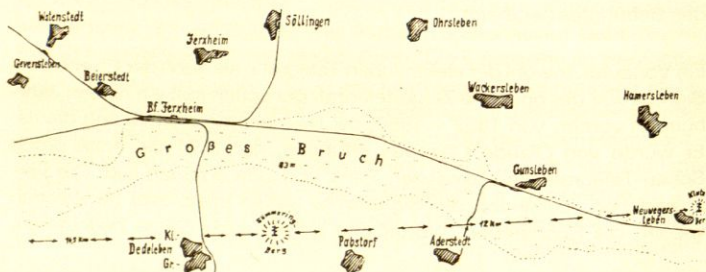
Ein Vorläufer sowohl der elektrischen Telegrafie als auch der Eisenbahn-Signale war der optische Zeigertelegraf, *der schon fast ein halbes Jahrhundert vorher, von 1832 – 1850, der Nachrichtenübermittlung diente*. Er wurde von Claude Chappes erfunden, der 1794 die erste große Schau-Telegrafienlinie zwischen Paris und Lille erbauen ließ. Die verschiedenen Stellungen der Signalarme gaben insgesamt 96 Zeichen wieder, die Buchstaben, Wörter und selbst ganze Sätze bedeuteten.

Die oberste deutsche Heeresleitung legte wegen des unruhigen französischen Nachbarn damals großen Wert auf eine schnelle Nachrichtenübermittlung zwischen Berlin und der Westgrenze. Es wurden daher auf Anhöhen zwischen Berlin und Koblenz in möglichst gleichmäßigen Abständen 61 turmartige Bauwerke mit einem hohen Mast errichtet, an dem jeweils 6 verstellbare Arme angebracht waren. Durch 30 verschiedene Zeigerstellungen konnten am Tage bei klarer Sicht zwischen den Endpunkten Mitteilungen durchgegeben werden. Die Übermittlung einer kurzen Nachricht von Berlin nach Koblenz dauerte etwa 45 Minuten bis zu 1 Stunde.

Nach einer Landkarte aus der Zeit um 1840 standen die Zeigertelegrafen in unserer Gegend an folgenden Stellen:

Auf dem Fuchsberge, nördlich von Schleibnitz /Krs. Wanzleben,
auf dem Sauerberge, nördlich von Schermke / Krs. Wanzleben,

auf dem Klutenberge, nördlich von Neuwegersleben / Krs. Oschersleben,
 auf dem Sömmeringberge zwischen Pabstorf und Bahnhof Jerxheim,
 am Nordhange des Großen Fallsteins, zwischen Veltheim und Osterode /
 Krs. Halberstadt,
 auf dem Iberge am Westrande der Stadt Hornburg / Krs. Halberstadt,
 auf dem Buchladen, westlich von Schladen / Krs. Goslar und
 auf dem Stobenberge, südlich von Liebenburg / Krs. Goslar.



Signale, Fernsprecher, Telegrafie und deren Vorläufer 1832 - 1850

Die Schaulinie des Zeigertelegraphen verlief somit südlich des Bahnhofs Jerxheim und ist auf der Skizze mit - - - - - bezeichnet.

Die Siedlung Jerxheim – Bahnhof

Als 1843 mit der Anlegung des Bahnhofs Jerxheim begonnen wurde, befand sich im weiteren Umkreis nur ein einziges Gebäude: Das alte Zoll- und Gasthaus am Kiebitzdamm. Im Zuge der Eröffnung weiterer Bahnstrecken in den Jahren 1858, 1868 und 1890 sowie der Strecke Eilsleben – Schöningen, mußte der Bahnhof Jerxheim ständig vergrößert werden und besaß schließlich eine Breite von ca. 130 – 170 m. Außerdem wurde im Jahre 1869 ein neues Empfangsgebäude gebaut. Mit der wachsenden Bedeutung des Bahnhofes stieg auch das Interesse der Eisenbahner, sich in seiner unmittelbaren Nähe anzusiedeln.

Hinzu kam die Gründung der Zuckerfabrik Jerxheim, deren Fabrikationsanlagen 1851 am Bahnhof errichtet wurden. Auch die in ihr Beschäftigten wollten gern in der Nähe ihres Arbeitsplatzes wohnen. Ferner entstand noch im vorigen Jahrhundert an der Straße nach Jerxheim – Dorf als Ausbau eines Jerxheimer Hofes der Siemann'sche Hof.

Auf diese Weise entwickelte sich am Bahnhof eine Siedlung, die bereits 1900 so groß geworden war, daß sie eine eigene Schule erhielt. Im Jahre 1905 bestand sie aus 27 Wohngebäuden und besaß 486 Einwohner. Obwohl der Ortsteil Jerxheim – Bahnhof mit dem Dorf Jerxheim immer eine politische Gemeinde bildete, soll der Kontakt zwischen den Einwohnern beider Ortsteile gering gewesen sein. Das lag wohl daran, daß im Dorf vor allem Bauern und Landarbeiter lebten, während in Jerxheim – Bahnhof vorwiegend Eisenbahnbeamte wohnten.

Am 31.12.1971 hatte der Ortsteil Jerxheim – Bahnhof immerhin noch 472 Einwohner. Die abseitige Lage und fehlende Erwerbsmöglichkeiten haben jedoch dazu geführt, daß die Bevölkerung bis zum 31.01.1987 auf 359 Personen zurückgegangen ist.

Die ehemalige Zuckerfabrik

Bereits im 18. Jahrhundert wurden Pflanzensäfte planmäßig auf Zucker untersucht, der zur damaligen Zeit ausschließlich aus Zuckerrohr hergestellt werden konnte. Dabei entdeckte der Chemiker Andreas Sigismund Marggraf aus Berlin 1747, daß aus Säften einheimischer Pflanzen gewonnene Kristalle denen des Rohrzuckers entsprachen.

Im Herzogtum Braunschweig führte Johann Julius Wilhelm Dedekind, der an der Helmstedter Universität bei dem berühmten Professor Christoph Beireis studiert hatte, als Stadtphysikus von Königsutter intensive Versuche zur Zuckergewinnung aus Runkelrüben durch. Er gewann einen süßen Saft mit scharfem Beigeschmack, den er allerdings durch ungelösten Kalk raffinieren zu können glaubte. Seine Proben ließ die Herzogliche Regierung in Braunschweig zwar untersuchen, konnte sich aber letztlich zu einer Unterstützung Dedekinds nicht entschließen, weil einer der Gutachter meinte, der Feueraufwand sei für eine wirtschaftliche Gewinnung von Zucker aus der Runkelrübe viel zu hoch.

Franz Carl Achard, ein Schüler Marggrafs, nahm Ende des 18. Jahrhunderts die Versuche nochmals auf und überreichte im Januar 1799 König Friedrich Wilhelm III. von Preußen Zuckerproben, die er aus Runkelrüben gewonnen hatte. Mit einem Darlehen des preußischen Staates kaufte er dann ein Gut und errichtete dort die erste Rübenzuckerfabrik.

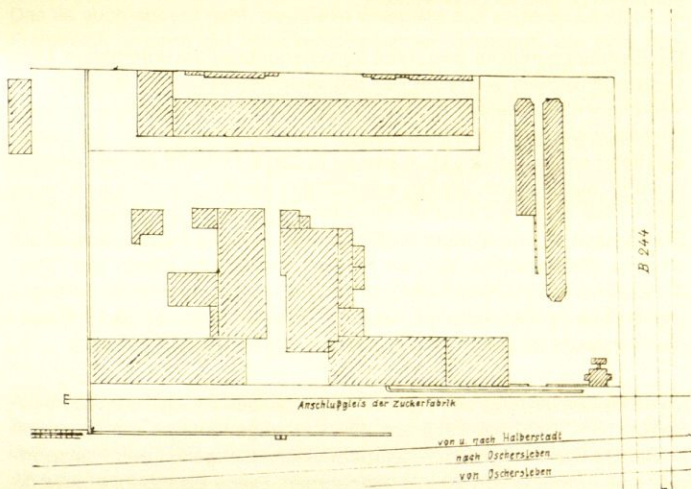
Es sollten aber noch rund 50 Jahre vergehen, bevor mit dem Rübenanbau und der Gründung von Zuckerfabriken im Landkreis Helmstedt begonnen wurde. Dabei erwies sich nun als Vorteil, was früher bei der Gewinnung von Rübenzucker als Nachteil angesehen wurde: Der hohe Energieverbrauch. Denn Braunkohle stand in großer Menge preisgünstig zur Verfügung. Das zunächst bestehende Transportproblem wurde gelöst mit der Erschließung des Kreisgebietes durch Eisenbahnstrecken.

Auch in Jerxheim wurde 1851 eine Zuckerfabrik gegründet, das einzige Industrieunternehmen übrigens, das sich in unmittelbarer Nähe des

Bahnhofs Jerxheim niederließ. Sie wird im Braunschweiger Adressbuch von 1871 wie folgt beschrieben:

Actien-Zuckerfabrik Jerxheim: Actien-Gesellschaft, domiciliert zu Jerxheim, Vorstand = Oberamtmann Dangers zu Jerxheim, Kaufmann Heinrich Siedentopf daselbst, Schriftsassengutsbesitzer August Evers daselbst, Ackermann August Vasel zu Beierstedt und Director Heinrich Hermann Bergmann zu Jerxheim. Der Vorstand zeichnet: "Vorstand der Actien-Zuckerfabrik zu Jerxheim", und es muß der Zeichnung die Namensunterschriften eines Vorstandsmitgliedes und des Inspectors, und bei Behinderung des Letzteren, eines anderen Vorstandsmitgliedes hinzugefügt sein.

Im Jahre 1919 wurde die Zuckerfabrik Jerxheim stillgelegt. Als Nachfolgeunternehmen wurde 1929 die Blättertrocknung Jerxheim ins Leben gerufen, die 1972 ihren Betrieb eingestellt hat.



Die einstige Zuckerfabrik

Warum standen auf dem Bahnhof Jerxheim unbenutzte Güterwagen ?

Weshalb standen auf dem Bahnhof Jerxheim vor einigen Jahren so viele ungenutzte Güterwagen ? Warum wurden auf der Strecke nach Mattierzoll ganze Züge abgestellt ? Worin liegt die Ursache dafür, daß 1976 im gesamten Bundesgebiet bereits etwa 70.000 intakte Güterwagen nicht mehr in Betrieb waren ?

Diese Fragen sind im Prinzip leicht beantwortet. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurden pausenlos Autobahnen und Wasserstraßen gebaut. Die Zulassung immer neuer Fernverkehrsunternehmen und der Wegfall der Werkfernverkehrssteuer hatten zur Folge, daß sich der Güterverkehr von der Schiene auf die Straße verlagerte. Nachteile, die mit dem Ausbau des Bundesfernstraßennetzes verbunden waren, wie z.B. die Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlicher Flächen, wurden bewußt in Kauf genommen. Unberücksichtigt blieben auch die zahlreichen, oft schweren Unfälle im LKW-Verkehr.

Die Eisenbahn muß ihr gesamtes Schienennetz selbst unterhalten. Dem Lastwagenverkehr wie auch der Binnenschifffahrt stehen dagegen die Verkehrswege zunächst einmal kostenlos zur Verfügung. Der schwere Lastwagenverkehr bringt kaum 50 v.H. der Wegekosten ein, die Kanalschifffahrt sogar nur 10 v.H.. Käme es in dieser Hinsicht zu einer Gleichstellung, würden auch der Binnenschifffahrt alle Wegekosten angelastet, dann wäre diese gegenüber der Bahn nicht mehr wettbewerbsfähig. Stattdessen ist das System an Binnenwasserstraßen weiter ausgebaut worden. Großprojekte, wie der Rhein-Main-Donau-Kanal, der Elbe-Seitenkanal und die Kanalisierung von Saar und Mosel, wurden vorangetrieben bzw. bereits realisiert. Allein der Elbe-Seitenkanal hat 1,3 Milliarden DM verschlungen.

Diese Wettbewerbsverzerrungen haben dazu geführt, daß der Werkfernverkehr von 1960 bis 1975 um 200 v.H. zugenommen hat. Dagegen mußte die Bahn im gleichen Zeitraum einen Rückgang ihres Transportgüteraufkommens von 20 v.H. hinnehmen. Beide Eisenbahnergewerkschaften haben daher transportlenkende Maßnahmen vorgeschlagen,

um den Verkehr wieder von der Straße auf die Schiene zurückzuführen. Allerdings ohne Erfolg, weil eine parlamentarische Mehrheit hierfür nicht zu erreichen war.

In einigen Punkten hat jedoch auch die Bahn selbst zu ihrem Dilemma beigetragen. Die Zauberformel von Investitionen, Konzentration und Schrumpfung brachte ihr nicht nur Vorteile. Der Rückzug aus der Fläche hatte vielmehr auch einen Verlust von Kunden zur Folge. Bei einer weiteren Schrumpfung des Streckennetzes auf 15.000 km würde die Hälfte aller Bahnhöfe der Spitzhacke zum Opfer fallen. Die Veröffentlichung des Schrumpfungsplanes hat bereits kaum wieder gutzumachende Schäden angerichtet, die für jedermann vorhersehbar waren: Die Verunsicherung treuer Kunden, die dadurch gezwungen waren, sich nach anderen Transportmitteln umzusehen; die unverholene Freude des Lastwagen-Fernverkehrs-Verbandes, der diesen Plan für seine Zwecke sofort aufgegriffen hat.

Das es auch anders geht, beweisen Beispiele aus anderen Ländern. In Frankreich wurden die Streckenstilllegungen gestoppt, um eine Verdöpfung ländlicher Räume aufzuhalten. In Österreich soll eine zusätzliche Verkehrssteuer für alle in- und ausländischen LKW über 7,5 t Gesamtgewicht erhoben werden. Der Verkehrsminister Lanc will hiermit eine Verlagerung der Schwertransporte von der Straße auf die Schiene erreichen. Derartige Überlegungen erhoffen sich alte Eisenbahner auch in Deutschland, weil sie ihre Eisenbahn nach dem Kriege nicht wieder aufgebaut haben, um sie jetzt verstümmeln zu lassen.

Der Personalbestand des Bahnhofs Jerxheim

Auf dem Bahnhof Jerxheim waren seit jeher viele Arbeitskräfte tätig. R.A. Schultz-Niborn gibt in seinem Buch – Die Eisenbahn im Herzogtum Braunschweig, 1901 – folgende Personalbesetzung an: "46 Beamte und 42 Arbeiter; außerdem sind hier 32 Mann an Lokomotiv- und Zugpersonal stationiert, insgesamt also rund 120 Köpfe."

Selbst nach der Teilung Deutschlands im Jahre 1945 besaß der Bahnhof Jerxheim noch eine erhebliche beschäftigungspolitische Bedeutung, zumal der Industriebesatz im Helmstedter Südkreis sehr gering ist. Da ein Teil der Unterlagen zwischenzeitlich vernichtet wurde, können zwar keine exakten Angaben gemacht werden; Nachfragen haben jedoch in den einzelnen Abteilungen folgenden Mindestbestand ergeben:

Im Empfangsgebäude

Bahnhofs-Vorsteher	1	
Bahnhofs-Vorsteher-Vertreter	1	
Bahnhofs-Büro	2	
Güterkasse	1	
Fahrkartenausgabe	2	
Gepäckraum u. Bstg-Schaffner	3	
Gepäck-Arbeiter	<u>2</u>	
	12	12

Im Betriebsdienst

Stellwerke Jw, Jm u. Jr je 3 =	9	
Stellwerk Jof je 1 Stellwerkmeister und 1 Fahrdienstleiter	6	
Aufsicht	3	
Telegrafie	3	
Wagenmeister	3	
Zugabfertiger	3	
Lampenwärter je 1 auf Jof u. Jw	2	
Wärterposten A	2	
Wärterposten H	2	
Wärterposten E	2	
Güterabf. Ladeschaffner	1	
Güterbodenarbeiter	2	
3 Rangiermeister, je 1 Kolonne	<u>30</u>	
	68	<u>68</u>
		80

jw = Jerxheim west, Jm = Jerxheim mitte,

Jr = Jerxheim Rangierbahnhof, Jof = Jerxheim ost Fahrdienstleiter

Übertrag: 80

Lokstation

Lokführer	3	
Lokheizer	3	
Übernachtungswärter	2	
Kohlenlader u. Werkstatt	<u>10</u>	
	18	18

Bahnmeisterei

Bahnmeister	1	
Büro	2	
Leitungsmeister	1	
Leitungsmeister-Helfer	1	
Signalwerkführer	1	
Signalwerkführer-Helfer	2	
Schmied	1	
Schlosser	1	
Maurer	2	
Tischler	2	
2 Rotten je 20 Mann	<u>40</u>	
	54	<u>54</u>
		152

Der Personalbestand betrug also damals 152 Mann.

Bahnhofsvorsteher (nicht lückenlos)

Bis 1910	:	Flohrschütz
Ende 1910	:	Schmidt
1914 – 1924	:	Hermann
1924 – 1929	:	Kloschinski
1929	:	Naumann
1930 – 1932	:	Krausmann
1932	:	Rasmussen
1937 – 1939	:	Walter
Im Kriege	:	Wöhler
1945 – 1948	:	ROI Köнау
Jan. 1949 – Mai 1949	:	ROI Stamm
Juni 1949 – Mitte 1950	:	ROI Krökel
Mitte 1950 – Anf. 1951	:	BI Rust
1951	:	BI Lahmann
1952 – 1954	:	BI Schlegel
1955	:	BI Junker
1956 – 1958	:	BI Keßler
1959 – 1962	:	BI Haupt
1962 – 1967	:	BHS Giesecke
seit Aug. 1967	:	BHS Ullrich

Verzeichnis des Bahnhofs-Personals seit 1846*

Station Jerxheim 1846

Werner Schmelzkopf	Bahngeld-Einnehmer
Carl Schrader	Unteraufseher
Wilhelm Siburg	Bahnaufseher

Bahn- und Postamt Jerxheim 1860

Carl Lüddecke	Vorstand, Finanzrevisor
Heinrich Gerber	Bahn- und Posteleve
Ludwig Rakebrandt	Bahn- und Posteleve
Heinr. Friedr. Wilh. Burghardt	Schaffner interim Bahnhofsaufseher
Heinrich Röscher	Bahnaufseher

Bahn- und Postamt Jerxheim 1866

Theodor Kraus	Stationscontroleur
Ludwig Greve	Bahn- und Postaspirant
Oscar Roloff	Bahn- und Postaspirant
Louis Heinemann	Bahnhofsaufseher
Heinrich Röscher	Bahnaufseher

Bahn- und Postamt Jerxheim 1867

Theodor Kraus	Vorstand und Stationscontroleur
Otto Thiele	Bahn- und Postexpedient
Albert Eckert	Bahn- und Posteleve
Emil Wahnschaffe	Gehülfe
Oscar Roloff	Bahn- und Postaspirant
Louis Heinemann	Bahnhofsaufseher

Bahnaufsichtspersonal der Magdeburger Bahn

Christian Quidde

Bahnaufseher in Jerxheim

Verwaltung der im Bau begriffenen Strecke Börßum – Jerxheim

Adolph Menadier

Eisenbahnbaumeister

Heuser

Ingenieur-Assistent

Hermann Zochel

Bauaspirant

Bahnamt Jerxheim 1871

Theodor Kraus

Vorstand, Stations-Kontrolleur

Hermann Knoche

Bahngehülfe

Wilhelm Voigt

Bahngehülfe

Wilhelm Frankenstein II

Gehülfe

Ferdinand von Alten

Gehülfe

Carl Kruskopp

Gehülfe

Gustav Brüning

Gehülfe

Louis Heinemann

Bahnhofs-aufseher

Bernhard Knigge

Unteraufseher

Adolf Felguth

Fahrgehülfe, fingiert als Unteraufseher

Eisenbahnstation Jerxheim 1874

Otto Thiele

Vorstand, Stationsinspector

Wilhelm Voigt

Bahnexpedient

Carl Westphal

Bahnexpedient

Ferdinand von Alten

Bahnexpedient

Wilhelm Frankenstein II

Bahnexpedient

Joh. Carl H.R. Fessel

Bahnexpedient

Louis Heinemann

Bahnaufseher

Christoph G. Eggers

Bahnaufseher

Joh. Hr. Aug. Breuel

Magazinaufseher

Wicke

prov. Aufseher

Stech

prov. Aufseher

**Braunschweigische Eisenbahngesellschaft
Eisenbahnstation Jerxheim 1875**

Otto Thiele	Vorstand, Stationsinspector
Wilhelm Voigt	Bahnexpedient
von Alten	Bahnexpedient
Wilhelm Frankenstein II	Bahnexpedient
August Lüders	Bahnexpedient
Louis Heinemann	Bahnhofsaufseher
Joh. Hr. Aug. Breuel	Magazinaufseher
Johann Waldau	Oberlokführer
August Kruskopp	Telegraphist
Heinr. Wilh. Chr. Jürgens	Lokführer-Assistent
Frdr. Hr. Sebastian Hinze	Lokführer-Assistent
Wicke	prov. Aufseher
Grünhage	prov. Aufseher
Jago	prov. Aufseher

1892

Hermann Lefeld	Kgl. Stationsvorsteher I. Classe
Louis Heinemann	Kgl. Stations-Assistent
Wilhelm Neddermeyer	Stations-Assistent
Carl Grunwald	Stations-Assistent
Robert Albrecht	Stations-Assistent
Adolf Markus	Stations-Assistent
Ernst Knoop	Stations-Assistent
Johannes Kukelhan	Stations-Diätar
Bernhard Weber	Stations-Diätar
Albert Schröder I	Telegraphist
August Köppe	Rengirmeister
Carl Kuhk	Packmeister
Moritz Kolditz	Packmeister
Ernst Heidenreich	Schaffner
Johann Kniffki	Schaffner
Emil Ollermann	Lokführer
Ludwig Märtens	Lokführer
Wilhelm Lüttge	Lokführer
Adolf Langer	Kgl. Bahnmeister I. Klasse

1900

Karl Dennewitz	Kgl. Stationsvorsteher I. Classe
Wilhelm Kolbe	Kgl. Stations-Assistent
Louis Heinemann I	Kgl. Stations-Assistent
Adolf Marcus	Stations-Assistent
August Flottau	Stations-Assistent
Karl Ochse	Stations-Diätar
Heinrich Schuppau	Stations-Diätar
Gustav Feyerabend	Stations-Diätar
Albert Schröder I	Kgl. Telegraphist
Wilhelm Schrader	Telegraphist
August Köppe	Rangirmeister
Heinrich Ehlers I	Rangirmeister
Albert Bauer II	Rangirmeister

Lokstation Jerxheim

Adolf Bertram	Lokführer
Friedrich Heise	Lokführer
Otto Lezius	Lokführer
Wilhelm Liedke	Lokführer
Albert Marquardt	Lokführer
Franz Köster	geprüfter Heizer
Otto Weihe	geprüfter Heizer
Hermann Busch	geprüfter Heizer
Theodor Steckhan	Heizer
Wilhelm Meurath	Heizer
Heinrich Gierke	Maschinenwärter
August Lagershausen	Bahnmeister

**Dieses Verzeichnis ist den Braunschweiger Adreßbüchern von 1846, 1860, 1866, 1867, 1871, 1874, 1875, 1892 und 1900 entnommen worden.*

Abpfändung

der zu verpfändenden Gebäude auf dem
Luftplatz zu Ferchem.

Der Situationsplan befindet sich auf umstehender
Seite.

Nr.	Kürze Beschreibung der Gebäude	Faz. werth	Flach- hinde	Luft- lang	Breite	Zu verp- fände Pfümm af
90	Das Maffinmehls - - -	750.	13.	50.	$\frac{32}{28}$	750.
a	Der Koffenpflanzau - - -	700.	25.	120.	24.	700.
Summa		1450.				1450.

Das sub litt. a angegebene Gebäude ist auf die eingewor-
nen Pläne gestellt, und besteht dieser nach dem Grund- und
Spezialplan. Der Werth der Pläne ist in der zu ver-
pfändenden Pläne mit beigesetzt. Das sub Nr. 90 bezeich-
te Gebäude hat Grund- und Spezialplan. Der
Werth in der zu verpfändenden vorgeschlagenen Pläne
mit aufgeführt ist, und zu 50% abgesetzt
wird.

Wolferbüttel, den 4. Januar 1843.
Der Bau-Conducirer.
[gez.] Kruse.

Kurzer Bericht

über die

Dampfwagenfahrten

auf sämtlichen

Deutschen Eisenbahnen;

Das Büchlein aus dem Jahre 1844 enthält folgende Beschreibungen:

Zwischen Magdeburg und Braunschweig:
(13¾ Meilen)

Personen-Beförderung von Magdeburg nach Braunschweig et vice versa täglich 2 mal. Außerdem werden Personen mit dem täglichen Güterzuge, sowohl von Magdeburg, wie von Braunschweig bis Oschersleben im Wagen 3. Classe befördert. Beförderungszeit 3 – 3½ Stde. Personengeld 2 Thlr. 20 Ggr., 1 Thlr. 20 Ggr. und 1 Thlr. 4 Ggr.

Zwischen-Stationen: Langenweddingen, Blumenberg bei Wanzleben, Hadmersleben, Oschersleben, Wegersleben, Jerxheim, Schöppenstedt, Wolfenbüttel.

Jeder Passagier hat 50 Pfund Gepäck frei. Anlieferung desselben 1 Stunde vor der Abfahrt.

Auf der Braunschweig-Harzburger Bahn
(6 Meilen)

Fahrgelegenheit, sowohl von Braunschweig nach Harzburg wie entgegen gesetzt, täglich drei mal. Zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel täglich sieben mal; Beförderungszeit für die ganze Strecke etwa 1½ Stde., zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel ¼ Std.

Fahrpreise: 1 Thlr. 7 Ggr., 17 Ggr., 13 Ggr. und 8 Ggr.; zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel 8 Ggr., 5 Ggr., 3 Ggr. und 2 Ggr. Zwischen-Stationen: Wolfenbüttel, Börssum, Schladen, Vienenburg. Jeder Reisende hat 50 Pfund Gepäck frei; Aufgabe-Termin 1 Stunde vor Abfahrt.

Magdeburg, den 28. Mai 1909.

15.

Geschäfts-Nr. V.47/194

erf. im Unterterschriften-Verzeichn. Tag. Geschäftsnummer und Gegenstand dieses Schreibens anzugeben.

246.

An

den Gemeindevorsteher Herrn Kleye

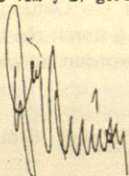
zu

Jerxheim.

Wir haben über die Abtretung der uns von der dortigen Wieseninteressentschaft zur Anlage eines Entwässerungsgrabens für die Wagenwäsche auf dem Bahnhofe Jerxheim unentgeltlich zur Verfügung gestellten Grundfläche einen Vertrag aufgestellt, den wir Ihnen hierneben in 2 Ausfertigungen mit dem Ersuchen ergebenst übersenden, diese gefälligst zu vollziehen und sodann an uns zurückzuschicken. Die eine der beiden Ausfertigungen werden wir Ihnen nach Vollziehung durch uns wieder zugehen lassen.

Wir nehmen an, dass, da der Wert der Fläche weniger als 100 M beträgt, die Genehmigung der Herzoglichen Kreisdirektion oder des Kreis Ausschusses zu dem Vertrage nicht erforderlich ist.

Das Datum des Interessentschaftsbeschlusses, durch den die Zustimmung zur unentgeltlichen Abtretung der Fläche erteilt ist, ersuchen wir uns behufs Vervollständigung des Vertrages (im § 1) gefälligst mitzuteilen.



Bekanntmachungen der Braunschweigischen Anzeigen
zwischen 1841 und 1863

Die Braunschweigischen Anzeigen erschienen unter dieser Kopfleiste.

Jahr 1859.

N 2.

Dinstag,

den 4. Januar.



Braunschweigische Anzeigen.

Die Braunschweigischen Anzeigen erscheinen täglich mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Privat-Ankündigungen werden angenommen, wenn dieselben den im 301. Stücke der Anzeigen v. J. veröffentlichten Bedingungen entsprechen.

A m t l i c h e r T h e i l .

Bekanntmachungen.

Brg. Anz. v. 13.08.1841:

Da der Herzogl. Eisenbahn-Commission die Leitung des Baues der von Wolfenbüttel nach Oschersleben zu führenden Eisenbahn in eben der Art anvertraut ist, wie ihr die Leitung des Bahnbaues zwischen Braunschweig und Harzburg durch die Landesherrliche Verordnung vom 1. Mai 1837 übertragen worden, so wird solches hiermit bekanntgemacht.

Braunschweig, am 8. August 1841

Herzogl. Braunsch.-Lüneb. Staats-Ministerium
F. Schulz

Brg. Anz. v. Juli 1842

Herzogl. Eisenbahncommission hieselbst hat mich beauftragt, die eichenen Querhölzer, welche noch auf den Bahnhöfen zu Braunschweig, Wolfenbüttel, Schöppenstedt, Kybitzdamm, Neu-Wegersleben und Oschersleben nötig sind, anzukaufen. Diejenigen, welche diese Lieferung zu übernehmen gewillt sind, fordere ich hierdurch auf, sich auf dem technischen Bureau der Eisenbahn zu Braunschweig bei mir einzufinden, die Contracts-Bedingungen einzusehen und ihre Forderungen abzugeben, worauf sie dann später mit Nachricht versehen werden.

Braunschweig, den 10. Juli 1842

Der Kreisbaumeister W. Märtens

Brg. Anz. v. März 1843

Auf Verfügung Herzoglicher Eisenbahn-Commission werden solche Personen, welche auf den zwischen hier und Oschersleben einzurichtenden Eisenbahnstationen als Bahnhofsarbeiter gegen angemessenen Tage-lohn beschäftigt zu werden wünschen, hierdurch aufgefordert, sich binnen der nächsten 14 Tagen bei den Unterzeichneten zu melden.

Braunschweig, den 23. März 1843

Die Eisenbahn-Betriebsbeamten
Fuhse

Brg. Anz. v. 28. Oktober 1847

Zufolge Rescripts des Herzoglichen Staatsministeriums vom 11. August d.J. ist dem Post-Secretair Harmes zu Jerxheim die Bahngeld-Receptur darselbst übertragen.

Braunschweig, den 25. Octbr. 1847

Herzoglich Braunschweig-Lüneburgische
Eisenbahn-Commission
A. Kuntzen

Brg. Anz. v. 30.10.1843

Da die Rechnungen über den Bau der Eisenbahn zwischen Wolfenbüttel und Gr. Oschersleben binnen Kurzem abgeschlossen werden müssen, so werden alle diejenigen, welche zum Baue der Bahn selbst oder deren Nebenanlagen, mit Ausschluß der Gebäude, Materialien geliefert oder Arbeiten oder Fuhren dabei geleistet und ihre desfallsigen Forderungen bisjetzt nicht bezahlt erhalten haben, hierdurch aufgefordert, solche noch nicht berichtigte Forderungen binnen 14 Tagen, unter Einreichung spezieller Rechnungen, bei den betreffenden Baubeamten anzumelden.

Braunschweig, am 25. Octbr. 1843
Herzoglich Braunschw.-Lüneburgische
Eisenbahn-Commission
v. Amsberg

Brg. Anz. v. 18.7.1846

Am 19. d. Mts. werden wegen des Liederfestes auf der Asse folgende Abänderungen der fahrplanmäßigen Eisenbahnzüge Statt finden:

1. Der Güterzug, welcher um 5 Uhr 30 Minuten Morgens von Oschersleben nach Braunschweig abgeht, wird am Übergangspunkte der Eisenbahn über die Leipziger Straße, an der Fischerbrücke bei Wendessen, anhalten;
2. Der Güterzug, welcher um 5 Uhr 30 Minuten Abends von hier nach Oschersleben abgeht, wird von Wolfenbüttel ab erst um 7 Uhr Abends weiter fahren und bei der gedachten Fischerbrücke anhalten.

Brg. Anz. v. October 1850

Laut Kaufvertrags vom 15. August d. J. hat der Halbspänner und Eisenbahnrestaurateur Heinrich Andreas Siedentopf zu Jerxheim das Gehöfte an der Nordseite der Eisenbahn neben der Station Jerxheim, dessen Grund und Boden 72 Ruthen hält, deren Grenzen nach Westen durch die Straße, nach Süden, Norden und Osten aber durch Parallelen in der Entfernung von resp. 1, $\frac{1}{2}$ und 3 Ruthen vom Stationsgebäude gebildet werden, an Herzogliche Post- und Eisenbahn-Direction zu Braunschweig verkauft und verlassen.

Schöningen, den 18. October 1850
Herzogl. Braunschw. Lüneb. Amtsgericht
Meyer

Vom 15. d. Mts. an und bis auf Weiteres können mit den Güterzügen zwischen Jerxheim und Helmstedt auch Personen in 3. Wagenklasse Beförderung erhalten. Eine präzise Beförderung mit diesen Zügen kann nicht zugesichert werden; die frühesten Abfahrtszeiten sind folgende:

1. Von Jerxheim nach Helmstedt:

von Jerxheim	3 U. 15 M	Nachm.
von Söllingen	3 U. 25 M	Nachm.
von Schöningen	4 U. — M	Nachm.
von Büddenstedt	4 U. 15 M	Nachm.

2. Von Helmstedt nach Jerxheim:

von Helmstedt	6 U. 30 M	
von Büddenstedt	6 U. 40 M	
von Schöningen	7 U. 15 M	
von Söllingen	7 U. 30 M	

An den Sonntagen und zwar vom 19. d. M. an wird der Güterzug von Helmstedt nach Jerxheim zu folgenden Zeiten abgehen:

Von Helmstedt 9.20 Abends, Büdd. 9.40, Schön. 10.00, Söll. 10.15, in Jerxh. 10.30.

Braunschweig, den 8. Juli 1863

Herzogl. Braunsch.-Lüneb. Eisen- u. Postdirection
A. Kuntzen

Sonderzüge vor 100 Jahren

Bekanntmachungen aus den Braunschweigischen Anzeigen

Brg. Anz. v. 16.06.1865

Um den am 18. d. M. zum fünfzigjährigen Gedenkfeste der Schlacht bei Waterloo nach hiesiger Stadt reisenden alten Kriegern die rechtzeitige Ankunft zu sichern, soll zur Aufnahme derselben Morgens 6 Uhr ein Extrazug von Helmstedt mit folgenden Fahrzeiten abgelassen werden:

von Helmstedt	6 Uhr — Min.	von Watenstedt	6 Uhr 50 Min.
von Büddenstedt	6 Uhr 10 Min.	von Schöppenstedt	7 Uhr 10 Min.
von Schöningen	6 Uhr 15 Min.	von Dettum	7 Uhr 30 Min.
von Söllingen	6 Uhr 25 Min.	von Wolfenbüttel	7 Uhr 50 Min.
von Jerxheim	6 Uhr 35 Min.	in Braunschweig	8 Uhr 10 Min.

Braunschweig, den 13. Juni 1863

Herzogl. Ober-Betriebsinspektion

C. Lüddecke

Brg. Anz. v. Juli 1869

Extrafahrt von Braunschweig nach Dresden: Am 9. Juli wird von hier aus eine Extrafahrt nach Dresden unter folgenden Bedingungen veranstaltet werden: Der Extrazug fährt ab:

von Braunschweig	8 Uhr 45 Min.	Morgens
von Wolfenbüttel	9 Uhr — Min.	Morgens
von Schöppenstedt	9 Uhr 30 Min.	Morgens
von Jerxheim	9 Uhr 50 Min.	Morgens
von Wegersleben	10 Uhr 10 Min.	Morgens

und wird in Dresden um 7½ Uhr Abends eintreffen.

Braunschweig, den 24. Juni 1869

Herzogl. Braunsch.-Lüneb. Generaldirektion d. Eisenbahn

F.W. Wolf

Brg. Anz. v. Juli 1870

Wegen des in Helmstedt am Dienstage, den 12. d. Mts. stattfindenden Jahrmarktes wird an diesem Tage neben den gewöhnlichen Zügen der nachbezeichnete Extrazug gestellt. Von Braunschweig nach Helmstedt:

Abfahrt von Brg. 4⁰⁰ Morgens, von Wolfenbüttel 4²⁰, von Dettum 4³⁰, von Schöppenst. 4⁴⁰, von Watenst. 4⁵⁰, von Jerxh. 5³⁰, von Sölling. 5⁴⁰, von Schöning. 6⁰⁰, von Büdd. 6¹⁵, an Helmst. 6³⁰.

Brg., den 7. Juli 1870

Herzogl. Ober-Betriebs-Inspection
Lüddecke

Anlage 7



Ein noch aus kaiserlicher Zeit stammender Deckel eines Kabelschachtes, um 1948 in Jerxheim aufgezeichnet. Liegt heute noch auf Bahnsteig 1.

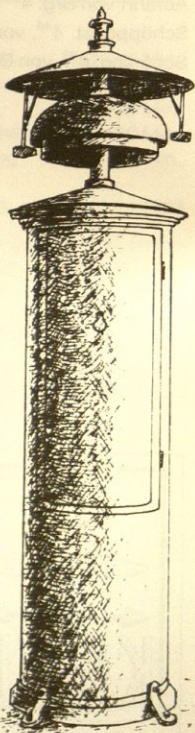
Terxheim

Noch aus der Zeit um 1935 stammt dieses Schild auf Bahnsteig 1 – noch in Frakturschrift.

Höhe ü. NN
87 m

Dieses Schild mit der Höhenangabe saß an der Südseite des Empfangsgebäudes, heute abgerissen und zerbrochen.

Läutewerk wie es bis ca. 1949 auf allen Bahnhöfen an Stellwerken und Schrankenposten stand. Mit 1 x 6 Glockenschlägen wurde ein Zug vom Westen oder Süden, mit 2 x 6 Glockenschlägen vom Osten oder Norden gemeldet.



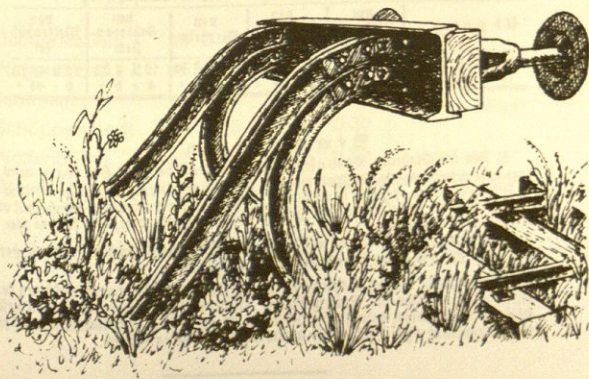
Alte Schilder, die einst im Empfangsgebäude saßen:

Warteraum III.u.IV.Klasse

Bahnvorstand

Zur Förderung der
öffentlichen Gesundheitspflege
wird dringend ersucht, in den
Bahnhofsräumen, auf den Bahnsteigen,
Treppe und in den Wagen
nicht zu spucken.

Ein noch aus der Zeit vor 1900 stammender Prellbock mit den sonst längst abgeschafften Stangenpuffern stand bis Anfang 1975 am Anschlußgleis der einstigen Zuckerfabrik.





Braunschweigische Anzeigen

244. Stück October 1843

F a h r p l a n

für die täglichen Dampfwagenfahrten
auf den

Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnen
in Verbindung mit den

Dampfwagenfahrten von Oschersleben nach Magdeburg und
von Oschersleben nach Halberstadt

für die Zeit vom 15. October 1843 bis 14. März 1844

A. Cours von Braunschweig nach Oschersleben

U b g a n g	von Braun- schweig	von Wolfen- büttel	von Schuppen- stedt	von Jerxheim	von Wegersle- ben
Morgens	6 U 15 M	6 U 40 M	7 U 40 M	7 U 35 M	8 Uhr
Nachmittags	2 - 15 -	2 - 40 -	3 - 10 -	3 - 35	4 "

B. Cours von Oschersleben nach Braunschweig

U b g a n g	von Oschersle- ben	von Wegersle- ben	von Jerxheim	von Schuppen- stedt	von Wolfenbüt- tel
Morgens	9 Uhr	9 U 15 M	9 U 40 M	10 U 5 M	10 U 45 M
Nachmittags	5 -	5 - 15 -	5 - 40 -	6 - 5 -	6 - 45 -

B e m e r k u n g e n

1) Von den Stationen Braunschweig, Oschersleben und Hargburg wird, wenn nicht außergewöhnliche Umstände hindern eintreten, regelmäßig zu den hier bestimmten Zeiten abgefahren, dagegen ist die für die Zwischenstationen angesetzte Abfahrtszeit als derjenige Zeitpunkt zu betrachten, vor welchem nicht abgefahren wird, doch können hier Verspätungen eintreten.

2) Auf sämtlichen Stationen müssen die Fahrбилlets spätestens 5 Minuten vor der bestimmten Abfahrtszeit des betreffenden Zuges gelöst sein.

3) Die Züge auf der Magdeburg - Halberstädter Bahn correspondieren dergestalt mit den Zügen der Braunschweig - Oscherslebener Bahn daß die von dieser Seite zu Oschersleben eintreffenden Reisenden Morgens 9 Uhr und Nachmittags 5 Uhr nach Magdeburg resp. Halberstadt weiter befördert werden können.

Ältere Fahrpläne

Sommerhalbjahr 1844

Preise in Thalern und Mariengroschen

1. Klasse = 1 Th 22 ½ Mgr.

2. Klasse = 1 Th 5 Mgr.

3. Klasse = 22 ½ Mgr.

Braunschweig	ab	7.45	2.00	5.15
Wolfenbüttel	ab	8.00	2.15	6.05
Schöppenstedt	ab	8.30	2.45	6.35
Jerxheim	ab	8.45	3.00	7.05
Wegersleben	ab	9.15	3.30	7.35
Oschersleben	an	9.30	3.45	8.00

Oschersleben	ab	5.45	10.00	4.30
Wegersleben	ab	6.05	10.15	4.45
Jerxheim	ab	6.40	10.40	5.05
Schöppenstedt	ab	7.15	11.00	5.30
Wolfenbüttel	ab	8.20	11.25	5.55
Braunschweig	an	9.10	12.00	6.15

8¾ Meilen

Fahrplan

für die

Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnen,

einschließlich der Bahn nach Hannover, resp. Celle,

für die Zeit vom 15. October 1845 bis zur weitem Bekanntmachung.

A. Course von Braunschweig nach Oschersleben.

U b g a n g von	I. Fahrt Morgens		II. Fahrt Nachmittags		III. Fahrt Nachmittags		
	Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.	
Braunschweig	7	45	2	—	4	30	III. Fahrt ist Güterzug.
Wolfenbüttel	8	—	2	15	4	55	
Schöppenstedt	8	30	2	45	5	30	
Zerzheim	8	50	3	5	6	—	
Wegersleben	9	15	3	30	6	30	
	9	30	3	45	6	50	Ankunft in Oschersleben. nach Magdeburg resp. Halberstadt
Oschersleben	9	45	4	30	—	—	

B. Course von Oschersleben nach Braunschweig.

U b g a n g von	I. Fahrt Morgens		II. Fahrt Morgens		III. Fahrt Nachmittags		
	Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.	
Oschersleben	6	—	10	—	4	30	I. Fahrt ist Güterzug.
Wegersleben	6	20	10	15	4	45	
Zerzheim	6	50	10	40	5	10	Nach Garzburg siehe C. Ankunft in Braunschweig. Nach Hannover siehe E.
Schöppenstedt	7	20	11	5	5	30	
Wolfenbüttel	8	—	11	30	5	55	
	8	20	11	50	6	15	
Braunschweig	—	—	1	—	7	15	

Bemerkungen.

- 1) Von den Stationen Braunschweig, Oschersleben und Garzburg wird, wenn nicht außergewöhnliche Umstände eintreten, regelmäßig zu den bestimmten Zeiten abgefahren; die für die Zwischenstationen angegebene Abfahrtszeit kann dagegen nicht immer genau innegehalten werden.
- 2) Auf allen Stationen müssen die Fahrbillets spätestens 5 Minuten vor der bestimmten Abfahrtszeit des betreffenden Zuges gelöst und die Reisenden zum Einsteigen bereit sein.
- 3) Durch die Güterzüge werden auch Personen 2ter, 3ter und 4ter Classe befördert.



Braunschweigische Anzeigen

November 1857

Durchgehende Züge für Personenbeförderung über die Braunschweigischen Bahnen.

Von Berlin, Dresden ic. nach Harburg, Bremen, Emden, Cöln ic.

	I.			II.		III.			IV.			
	Courierzug			Schnellzug		Personenz.			Personen- u. Postereizug			
	U.	M.	Tag	U.	M.	Tag	U.	M.	Tag	U.	M.	Tag
von Berlin	6	30	Abnd	7	—	Mrgn	12	—	Mitt	8	30	Abnd
„ Dresden.	2	45	Nchm	4	15	—	6	30	Mrgn	6	30	—
„ Leipzig	6	—	Abnd	7	—	—	12	—	Mitt	10	—	—
„ Halle	6	50	—	7	45	—	12	55	—	10	50	—
„ Magdeburg.	9	39	—	10	33	—	4	20	Nchm	1	43	Nchm
„ Halberstadt	9	40	—	9	—	—	5	—	—	—	—	—
von Osterleben	10	20	Abnd	11	15	Mrgn	5	50	Abnd	2	45	Mrgn
in Jerxheim	—	—	—	—	—	—	6	25	—	3	20	—
„ Wolfenbüttel	11	20	—	12	20	Mitt	7	10	—	4	10	—
„ Braunschweig	11	40	—	12	45	—	7	35	—	4	35	—
„ Harzburg	—	—	—	3	15	Nchm	9	—	—	9	15	—
von Harzburg	—	—	—	10	30	Mrgn	5	50	—	—	—	Mrgn
„ Braunschweig	11	56	Abnd	1	5	Nchm	8	15	—	5	—	—
in Hannover	1	5	Nchm	2	30	Nchm	9	55	Abnd	6	30	Mrgn
„ Bremen	—	—	—	6	5	Abnd	—	—	—	10	45	—
„ Osnabrück	9	10	Mrgn	6	15	—	—	—	—	11	45	—
„ Emden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	45	Abnd
„ Oberhausen.	6	25	Mrgn	8	29	Abnd	7	24	Mrgn	6	1	—
„ Cöln	8	—	—	10	15	—	9	50	—	8	40	—

Postverbindungen für Personenbeförderung

	Ubgangstage und Zeit.	Verlauf nach Stunden
von Helmstedt		
nach Braunschweig	6 Uhr Morgens und 2 1/2 Uhr Nachmittags	4 1/2
„ Göttinge	Sonntag 2 Uhr Nachm., Mittwoch 4 Uhr Nachmitt.	6
„ Jerxheim	Sonnt. Mont. Dinst. Donnerst. Freitag 5 1/2 Uhr Morgs.	2 1/2
„ Magdeburg	Mittwoch Sonnabend 9 1/2 Uhr Morgens	2 3/4
„ Schöningen	4 Uhr Morgens	5 1/2
„ Schöppenstedt	Sonnt. Mont. Dinst. Donnerst. Freitag 5 1/2 Uhr Morgs.	1 1/2
„ Borselle	Mittwoch Sonnabend 9 1/2 Uhr Morgens	1 1/2
	Mittwoch Sonnabend 5 Uhr Morgens	2 1/2
	Mont. Donnerst. 6 U. Nrgs., Mittw. Sonnab. 5 U. Abds.	4
von Jerxheim		
nach Helmstedt	7 1/2 Uhr Abends	2 1/2
„ Schöningen	7 1/2 Uhr Abends	1 3/4
von Schöningen		
nach Helmstedt	8 Uhr 25 Min. Abends	1 1/2
„ Jerxheim	Sonnt. Mont. Dinst. Donnerst. Freitag 6 U. 40 M. Nrgs.	1 1/2
„ Schöppenstedt	Mittwoch Sonnabend 10 Uhr 40 Min. Vormittags	1 1/2
	6 1/2 Uhr Morgens	1 1/2

Fahrplan

für die

Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnen,

in

Verbindung mit den Anschluß-Bahnen,

für die Zeit vom 1. December 1857 bis auf weitere Bekanntmachung.

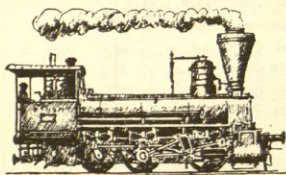
Braunschweig - Dörfersleben.

	I.		II.		III.		IV.		V.	
	Courier-Zug für 1. u. 2. Classe		Personen- und Päckerei-Zug		Personen-Zug		Schnell-Zug		Local-Perf.-Zug	
	Nachts Uhr	Min	Morgens Uhr	Min	Mittags Uhr	Min	Nachts Uhr	Min	Abends Uhr	Min
von Braunschweig	2	5	7	45	11	45	4	10	6	—
„ Wolfenbüttel	2	30	8	10	12	10	4	30	6	25
„ Schöppenstedt	—	—	8	35	12	40	—	—	6	55
„ Ferrelheim	—	—	8	55	1	5	—	—	7	20
„ Wegerleben	—	—	9	15	1	30	—	—	7	50
in Dörfersleben	3	35	9	38	1	57	5	43	8	15
„ Halberstadt	4	40	10	23	2	43	6	40	11	10
„ Magdeburg	4	9	10	45	3	12	6	35	—	—

Zug V hält bei Dettum und Watenstedt.

Dörfersleben - Braunschweig.

	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.
	Personen- und Päckerei-Zug	Local-Perf.-Zug	Schnell-Zug	Güterzug mit Perf. Beförder. für 3 Cl.	Personen-Zug	Courier-Zug für 1. u. 2. Cl.
	Nachts Uhr	Morgens Uhr	Mittags Uhr	Nachts Uhr	Abends Uhr	Abends Uhr
von Dörfersleben	7	7	11	11	5	10
„ Braunschweig	9	45	15	—	30	20
				12	5	
				25		



Sommer-Fahrplan

Beilage der
Neuesten Nachrichten,
Braunschweig

Gültig vom 1. Mai 1898

Braunschweig - Dscherleben

von Braunschweig H.	6:43	8:22	10:35	12:23	2:16
- Wolfenbüttel	6:41	8:41	10:30	2:07	2:37
- Wenden	6:49	8:49	11:00	2:06	2:45
- Dittum	7:02	8:57	11:00	3:05	3:33
- Schöppenstedt	7:12	9:11	11:10	3:20	3:57
- Watenstedt	7:23	9:23	11:30	3:35	4:10
in Zerbst	7:30	9:30	11:36	3:40	4:25
von Zerbst	7:37	9:41	12:00	3:57	4:50
- Dscherleben	7:48	9:56	12:01	4:11	5:01
- Nauagerleben	7:56	10:02	12:06	4:20	5:10
in Braunschweig H.	8:07	10:14	1:00	4:30	5:21

Dscherleben - Braunschweig

von Dscherleben	7:05	11:06	2:49	6:11
- Nauagerleben	7:19	11:19	3:00	6:30
- Dscherleben	7:27	11:27	3:08	6:33
in Zerbst	7:36	11:39	3:19	6:45
von Zerbst	7:36	12:10	3:21	6:51
- Watenstedt	8:07	12:26	3:27	6:59
- Schöppenstedt	8:21	12:38	3:37	7:11
- Dittum	8:33	12:49	3:46	7:27
- Wenden	8:42	12:57	3:53	7:34
- Wolfenbüttel	8:52	1:06	4:00	7:44
in Braunschweig H.	9:08	1:12	4:13	8:00

Nienhagen - Zerbst

von Nienhagen b. Halberstadt.	8:16	10:53	2:40	7:01	9:30
- Schwanebeck	8:25	11:02	2:49	7:12	10:01
- Wilsdorf	8:40	11:17	3:04	7:22	10:21
- Dingelstedt	8:48	11:25	3:12	7:32	10:31
- Wiersdorf	8:55	11:32	3:19	7:41	10:40
- Wadersleben	9:03	11:40	3:27	8:00	10:49
- Vogelstedt	9:17	11:46	3:31	8:16	10:58
in Zerbst	9:28	11:59	3:37	8:36	11:03
in Zerbst	9:32	11:59	3:46	8:37	11:04

Zerbst - Nienhagen

von Zerbst	5:50	5:55	7:16	12:21	4:41	6:36
- Wadersleben	6:01	6:05	7:26	12:31	4:52	7:04
- Dingelstedt	6:07	6:10	7:34	12:36	5:00	7:16
- Wiersleben	6:13	6:15	7:33	12:41	5:07	7:21
- Wadersdorf	6:21	6:23	7:32	12:49	5:16	7:31
- Dingelstedt	6:29	6:30	7:37	1:04	5:21	7:37
- Eisenstedt	6:36	6:37	7:41	1:10	5:28	7:43
- Schwanebeck	6:44	6:45	7:47	1:17	5:35	7:51
in Nienhagen	7:05	6:51	7:51	1:27	5:45	8:01

Börjüm - Helmstedt

von Börjüm	6:59	9:01	12:36	2:43	5:27	8:31
- Scheppe	7:11	9:13	12:48	2:59	5:40	8:45
- Rätzschell	7:21	9:22	12:58	3:08	5:50	8:55
in Zerbst	7:30	9:31	1:00	3:17	6:01	9:05
von Zerbst	7:42	9:38	1:08	3:26	6:13	9:17
- Wollingen	7:56	9:48	1:16	3:36	6:22	9:26
in Schöningen	8:07	9:57	1:25	3:45	6:31	9:35
von Schöningen	8:11	10:01	1:30	3:52	6:38	9:42
- Wollingen	8:25	10:09	1:37	4:02	6:50	9:55
- Helmstedt	8:37	10:18	1:45	4:14	7:02	10:07

Helmstedt - Börjüm

von Helmstedt	7:10	10:10	1:20	6:11	9:11
- Wollingen	7:13	10:17	1:23	6:14	9:17
in Schöningen	7:21	10:16	1:26	6:19	9:20
von Schöningen	7:29	10:30	1:34	6:27	9:28
- Wollingen	7:37	10:39	1:42	6:35	9:36
in Zerbst	7:46	10:37	1:51	6:44	9:45
von Zerbst	7:47	10:51	1:54	6:47	9:48
- Rätzschell	8:00	11:03	2:00	6:59	9:59
- Scheppe	8:10	11:06	2:04	7:11	10:11
in Börjüm	8:22	11:17	2:17	7:23	10:25

Der Bahnhof Jerxheim im Fernverkehr

	306	D178	308	314	398	316	D 92
Berlin Pof.		8 ⁰⁰					21 ⁵⁰
Magdeburg	5 ⁰⁴ _{ab}	9 ²⁶ _{an}	9 ³⁷ _{ab}	13 ¹⁴ _{an}	16 ⁴³ _{ab}	19 ⁴⁷	23 ⁵⁷
Eilsleben	6 ²⁶ _{ab}		10 ²¹ _{ab}	13 ⁵² _{an}	17 ²² _{ab}	20 ³¹ _{ab}	
Schöningen	7 ¹⁶ _{ab}		10 ⁵⁷ _{an}	14 ³⁹ _{ab}	17 ¹⁸ _{an}	20 ³³	
Jerxheim	7 ⁵⁷ _{ab}		11 ²⁶ _{ab}	14 ⁵⁹ _{an}	18 ¹⁸ _{ab}	21 ³² _{an}	
Börsum	8 ¹¹ _{ab}	10 ²² _{ab}	12 ⁰⁹ _{ab}	15 ²⁸ _{ab}	18 ⁵¹ _{an}	22 ⁰⁰ _{an}	26 ²⁷
Ringelheim	9 ⁵⁸ _{an}		12 ⁵² _{an}	16 ⁰³ _{ab}			
Seesen	10 ²⁵ _{an}	10 ⁵⁶ _{ab}	13 ³⁸ _{an}	16 ³² _{an}			
Kreiensen		11 ¹² _{ab}					
Kassel		ab 12 ⁵³					24 ⁷
Frankfurt $\frac{3}{4}$ M		15 ⁴³ _{an}					5 ²⁸
	D 91	351	355	397	D 177	559	D 29
Frankfurt $\frac{3}{4}$ M	ab 0 ²⁰				ab 14 ⁴⁰		8 ⁰⁵
Kassel	ab 3 ⁰⁹				17 ³⁹		11 ¹⁶
Kreiensen					19 ¹³		13 ¹⁸
Seesen		12 ⁴ _{ab}	9 ²⁹ _{ab}	12 ⁴¹ _{an}	13 ³⁵	20 ¹⁴	13 ⁴⁴
Ringelheim		7 ⁵¹ _{ab}	10 ⁵⁵ _{an}	13 ²⁶ _{an}		20 ³⁷ _{an}	
Börsum	5 ²⁹ _{ab}	10 ³⁷ _{ab}	10 ²⁴ _{ab}	16 ⁴³ _{an}	20 ⁰⁵ _{an}	21 ⁰³ _{an}	
Jerxheim		9 ⁰² _{ab}	10 ⁵⁵ _{an}	13 ⁰⁹ _{an}		21 ³⁵ _{an}	
Schöningen		9 ²⁹ _{ab}	11 ⁰⁸ _{an}	13 ²⁸ _{an}		21 ⁵⁵ _{an}	
Eilsleben		ab 10 ¹¹	11 ³⁰ _{an}	13 ⁵³ _{an}		22 ²² _{an}	
Magdeburg	6 ³³ _{an}	10 ⁵⁵ _{an}	12 ¹⁵ _{an}	14 ⁴² _{an}	17 ⁰⁵ _{an}	20 ¹⁸ _{an}	15 ⁵¹
Berlin Pof	8 ⁴⁴ _{an}				22 ⁴⁴ _{an}		17 ⁴⁴

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Hannover



Amtlicher

Taschen-Fahrplan

Gültig vom 15. Mai 1935 bis 5. Okt 1935

Fahrplan des Bahnhofs Jerxheim

Sommer 1938

Gültig vom 15.5. — 1.10. 1938

<u>Ankunft</u>			<u>Abfahrt</u>		
T 1187	0 46	von Braunschweig	T 1188	0 50	nach Braunschweig
P 600	6 35	" " "	P 598	5 05	" " "
" 745	7 01	" Börpum	" 1566	5 33	" Halberstadt
" 601	7 03	" Oschersleben	" 600	6 38	" Braunschweig
" 306	7 37	" Magdeburg	" 601	7 05	" Oschersleben
" 1567	9 00	" Halberstadt	" 745	7 08	" Eilsleben
" 602	9 00	" Oschersleben	" 306	7 40	" Seesen
" 351	9 02	" Seesen	" 1568	7 42	" Halberstadt
" 603	9 03	" Braunschweig	" 603	9 05	" Oschersleben
" 355	10 35	" Seesen	" 602	9 10	" Braunschweig
" 604	11 23	" Oschersleben	" 351	9 12	" Helmst.-Magdeburg
" 308	11 24	" Magdeburg	" 355	10 57	" Eils.-Magdeburg
" W2654	13 08	" Helmstedt	" 604	11 27	" Braunschweig
" 743	13 09	" Börpum	" 308	11 39	" Seesen
" 595	14 07	" Oschersleben	" 1570	12 18	" Halberstadt
" 314	14 59	" Magdeburg	" 743	13 12	" Magdeburg
" W2655	15 16	" Börpum	" W2654	13 13	" Wolfenbüttel
" 1569	15 20	" Halberstadt	" 595	14 09	" Oschersleben
" 606	15 22	" Oschersleben	" 314	15 00	" Seesen
" 613	16 43	" Braunschweig	" 606	15 24	" Braunschweig
" 608	18 08	" Oschersleben	" W2655	15 30	" Magdeburg
" 597	18 09	" Braunschweig	" 613	16 45	" Oschersleben
" 397	18 09	" Börpum	" 397	18 14	" Magdeburg
" 358	18 15	" Helmstedt	" 608	18 19	" Braunschweig
" 1573	21 17	" Halberstadt	" 597	18 20	" Oschersleben
" 610	21 29	" Oschersleben	" 358	18 21	" Ringelheim
" 559	21 33	" Seesen	" 1572	18 27	" Halberstadt
" 740	21 33	" Helmstedt	" 610	21 37	" Braunschweig
" 609	21 36	" Braunschweig	" 609	21 38	" Oschersleben
			" 559	21 41	" Eilsleben
			" 740	21 42	" Börpum

Außerdem 6 durchfahrende D-Züge :

ca. 10 ³⁰	D 178	Berlin-Karlsruhe	ca. 6 ⁰⁰	D 91	Basel-Berlin
" 18 ⁰⁰	D 274	" -Frankfurt/M.	" 1 ⁰⁰	D 273	Frankfurt/M. - Berlin
" 0 ⁴⁵	D 92	" -Basel	" 20 ³⁰	D 177	Karlsruhe - Berlin

Diese 6 D-Züge fahren über Eilsleben

Bis zum Sommer 1933 fuhren die D 91 u. D 92 als **FD-Züge!** Diese fuhren ohne Halt von Magdeburg bis Göttingen und wurden von P10-Lok des Pw. Berlin Pz. gefahren.

Winterfahrplan vom 29.9.57 - 30.5.58

Abfahrt der Züge in Börßum			
Zeit	Zug Nr	in Richtung	Bezg
0.09n	T 3738	Salzgitter-Ringelheim 0.31	3
0.10n	T 3118	Vienenburg 0.25 - Goslar 0.41	2
0.15x	T 39	Hornburg 0.23	H
5.00x	T 4137	Jerahmeim 5.24	1
5.14x	T 2902	Vienenburg 5.28 - Goslar 5.45 - Altenau 7.16	1
5.34x	2431	Wolfenbüttel 5.50 - Braunschweig 6.10	2
5.34+	T 2431	Wolfenbüttel 5.50 - Braunschweig 6.10	1
5.38x	T 3727	Jerahmeim 6.03 - Helmstedt 6.38	1
5.38x	2742	Salzgitter-Ringelheim 6.04	2
5.41x	T 4130	Schladen (Harz) 5.47	2
5.46+	T 2900	Vienenburg 6.01 - Goslar 6.15	2
6.01x	2434	Vienenburg 6.18 - Goslar 6.40	2
6.02+	T 4130	Salzgitter Bad 6.27	2
6.07x	T 4120	Salzgitter-Ringelheim 6.31	2
6.12	E 775	Wolfenbüttel 6.22 - Braunschweig 6.40	1
6.26x	T 4068	Wolfenbüttel 6.40 - Salzgitter-Drütte 6.56	1
6.30+	T 4121	Wolfenbüttel 6.43 - Braunschweig 7.00 (verkehrt 25. XII. bis 2. III. und ab 1. V.)	1
6.34+	T 3727	Jerahmeim 6.59 - Helmstedt 7.32	1
6.36x	2747	Jerahmeim 7.02	1
6.53+	T 4121	Wolfenbüttel 7.11 - Braunschweig 7.28 (verkehrt 29. IX. bis 24. XII. und vom 9. III. bis 30. IV.)	1
6.53x	2433	Wolfenbüttel 7.11 - Braunschweig 7.28	1
6.58+	T 2904	Vienenburg 7.13 - Goslar 7.30 - Langelsheim 7.42 - Cl-Zellerfeld 8.25	2
7.04	T 2743	Wolfenbüttel 7.23 (verkehrt nur an Schultagen)	1
7.06x	2436	Vienenburg 7.25 - Goslar 7.44	2
7.10x	T 3716	Salzgitter-Ringelheim 7.39 - Seesen 8.06	2
7.10x	T 9	Hornburg 7.20	H
7.56+	4020	Vienenburg 8.12 - Bad Harzburg 8.23 (Wintersport- und Ausflugszug) (verkehrt 25. XII. bis 2. III. und ab 1. V.)	2
7.58	E 565	Wolfenbüttel 8.00 - Braunschweig 8.23 - Uelmen 10.45 - Kiel 14.34 - Flensburg 16.40	1
8.03+	T 11	Hornburg 8.10	H
8.04x	T 3135	Wolfenbüttel 8.20 - Braunschweig 8.39	1
8.07x	T 4122	Vienenburg 8.22 - Bad Harzburg 8.37 - Goslar 8.55 - Kretzenau 9.52	2
8.13+	T 3703	Jerahmeim 8.37 - Helmstedt 9.06	1
8.12x	T 3708	Salzgitter-Ringelheim 8.38 - Seesen 9.11	3
8.13+	T 4122	Salzgitter-Ringelheim 8.38 - Seesen 9.20 - Kretzenau 9.48	3
8.45	E 534	Goslar 9.16 - Kretzenau 10.06 - Altenhaken 12.13 - Wt-Elberfeld 15.22 - Düsseldorf 16.06 - Aachen 17.56	2
8.57x	T 2985	Wolfenbüttel 9.10 - Braunschweig 9.28	1
8.57+	2985	Wolfenbüttel 9.10 - Braunschweig 9.28	1
9.01x	T 4133	Jerahmeim 9.23	1
9.01+	T 4136	Salzgitter-Ringelheim 9.32	2
9.25+	2440	Vienenburg 9.54 - Bad Harzburg 10.05 (in Vienenburg Anschluss nach Seesen 10.41)	2
9.40	E 711	Schöningen 10.07 - Helmstedt 10.19 @ Berlin 14.46	1
10.11+	T 3102	Jerahmeim 10.34	1
10.17	E 787	Wolfenbüttel 10.26 - Braunschweig 10.44	1
10.21+	T 13	Hornburg 10.29	H
10.24x	T 3702	Salzgitter-Ringelheim 10.31 - Seesen 11.18 - Kretzenau 11.44	2
11.09	T 2986	Vienenburg 11.26 - Goslar 12.24 (+ als Dampfzug)	2
11.21	E 712	Goslar 11.51 - Kretzenau 12.36 - Göttingen 13.24 - Kassel 14.34	2
11.30x	T 4136	Salzgitter Bad 11.55	2
11.30+	T 3710	Salzgitter-Ringelheim 12.09 - Seesen 12.36	2
12.03	2443	Wolfenbüttel 12.19 - Braunschweig 12.39	1
12.41	E 564	Bad Harzburg 12.07 - Goslar 12.32 - Kretzenau 14.19	1
12.47+	T 17	Hornburg 12.55	H
12.57x	T 2988	Salzgitter-Ringelheim 13.26 - Seesen 13.52	2
12.57+	T 2988	Salzgitter-Ringelheim 13.26 - Seesen 13.52	2
13.02x	T 15	Hornburg 13.10	H
13.42x	2444	Vienenburg 14.02 - Goslar 14.34	2
13.44x	T 3707	Jerahmeim 14.02	1
13.46x	T 2928	Salzgitter-Ringelheim 14.17 - Seesen 14.40 - Kretzenau 15.17	2
13.46n	T 19	Hornburg 13.54	H

Winterfahrplan vom 29.9.57 – 30.5.58

Abfahrt der Züge in Börßum			
Zeit	Zug Nr	in Richtung	Tag
13.56Sa	4020	Vienenburg 14.15 – Bad Harzburg 14.28 Ausflugszug (ab 1. V. Mi u Sa)	2
⊕ 13.58Sa	T 3185	Wolfenbüttel 14.12 – Braunschweig 14.29	1
14.02Sa	T 21	Hornburg 14.10	H
14.29+	2445	Wolfenbüttel 14.45 – Braunschweig 15.04	1
14.32	2446	Vienenburg 14.53 – Goslar 15.13	⊕ 2
14.35+	T 23	Hornburg 14.43	H
14.36Sa	2740	Salzgitter Bad 14.57	2
14.46*	T 2972	Goslar 15.30 – Seesen 15.58	eC 2
14.53	E 529	Wolfenbüttel 15.05 – Braunschweig 15.18	1
15.09	E 530	Goslar 15.40 – Kreienzen 16.28 – Schwerte 21.11 – Hagen 21.27 – Wuppertal-Eberfeld 22.09 – Düsseldorf 22.42 – Aschen 0.40	2
⊕ 15.14	T 4125	Wolfenbüttel 15.27 – Braunschweig 15.43	1
15.16*	T 3708	Vienenburg 15.33 – Goslar 15.50 – Seesen 16.31	2
15.16+	T 3112	Vienenburg 15.30 – Bad Harzburg 15.46 – Goslar 16.33 – Seesen 17.07	2
15.17	T 3719	Jerzheim 15.41 – Helmstedt 16.02	1
16.27	T 4126	Salzgitter Bad 16.48 – Salzgitter-Ringelheim 16.52 – Kreienzen 17.49	2
17.09	E 566	Bad Harzburg 17.37 – Goslar 18.00	2
17.11*	T 2930	Salzgitter Bad 17.31	2
17.14	E 563	Wolfenbüttel 17.24 – Braunschweig 17.40 – Uelzen 19.52 – Kiel 23.27 ⊕ Hamburg 21.43	1
17.18*	T 25	Hornburg 17.26	H
17.20*	T 3709	Jerzheim 17.46 – Helmstedt 18.16	1
17.34*	2447	Wolfenbüttel 17.50 – Braunschweig 18.09	1
17.50	2452	Vienenburg 18.10 – Goslar 18.33 – Seesen 19.08 – Kreienzen 19.33	⊕ 2
17.56*	T 27	Hornburg 18.04	H
18.21	E 533	Wolfenbüttel 18.32 – Braunschweig 18.47	⊕ 1
18.31	2451	Wolfenbüttel 18.47 – Braunschweig 19.06	⊕ 1
18.45	2454	Vienenburg 19.03 – Goslar 19.23	⊕ 2
18.48	T 29	Hornburg 18.56	2
18.49*	T 3722	Salzgitter Bad 19.08	2
18.49+	T 2932	Salzgitter Bad 19.18 – Salzgitter-Ringelheim 19.23 – Seesen 19.54	2
18.50	T 3723	Jerzheim 19.14 – Helmstedt 19.43	1
⊕ 18.58	4019	Wolfenbüttel 19.08 – Braunschweig 19.23 (Sa vom 29. IX. bis 30. IV. und + vom 25. XII. bis 2. III.)	1
19.40	E 788	Goslar 20.09 – Kreienzen 20.58 – Altenbeken 22.54 – Paderborn 23.16 ⊕ München 6.25 GN	⊕ 2
⊕ 20.08	T 4127	Wolfenbüttel 20.21 – Braunschweig 20.35	1
20.09+	T 31	Hornburg 20.17	H
20.12+	T 3114	Salzgitter Bad 20.33 – Salzgitter-Ringelheim 20.38	2
20.51*	T 2917	Wolfenbüttel 21.03 – Braunschweig 21.19	1
20.56*	T 3725	Jerzheim 21.18 – Helmstedt 21.46	1
⊕ 21.00+	4019	Wolfenbüttel 21.11 – Braunschweig 21.25 (ab 1. V. an Mi und Sa) (Ausflugszug)	1
21.04+	T 3725	Jerzheim 21.30 – Helmstedt 21.59	1
21.09	T 4128	Vienenburg 21.23 – Goslar 21.40	2
21.13*	T 3116	Salzgitter-Ringelheim 21.37 – Seesen 22.02	⊕ 2
21.31	2455	Wolfenbüttel 21.46 – Braunschweig 22.06	1
21.35+	T 3116	Salzgitter-Ringelheim 22.02 – Seesen 22.29	2
22.11*	T 2918	Goslar 22.40 – Langelsheim 22.53 – Clausthal-Zellerfeld 23.32	2
22.15*	T 33	Hornburg 22.23	2
22.54	E 776	Goslar 22.23 – Kreienzen 0.13 ⊕ Ulm 10.45 GN	⊕ H
23.00	T 3726	Salzgitter-Ringelheim 22.35 (am * vor + nur bis Salzgitter Bad)	2
23.00+	T 35	Hornburg 23.08	H
23.22*	T 37	Hornburg 23.30	H
23.31	T 2969	Wolfenbüttel 23.43 – Braunschweig 24.00	1
⊕ 23.38d	T 3188	Klein Mahnes 23.52 (verkehrt nicht am 25. XII., 6. IV., 25. V.)	2
23.43g	T 3118	Vienenburg 0.02 – Goslar 0.23 (entfällt nachts nach + und Nächte 25./26. XII., 6./7. IV., 25./26. V.)	2

Zeichenerklärung:

H = Abfahrt der Züge nach Hornburg vom Nebenbahnsteig
außerhalb der Bahnsteigperron

Letzter Fahrplan der Strecke Jerxheim-Börpum vom 28. 9. 75 - 31. 12. 75

236

236 Braunschweig—Wolfenbüttel — Jerxheim — Schöningen — Helmstedt und zurück

km	BD Hannover	Zug Nr.	Börpum														
			6203	6209	6211	6213	6224	6225	6231	6237	6279	6281	6283	6287	6289	6291	6293	6295
0	Braunschweig Hbf	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1	Wülfingen	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	Wolfenbüttel	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16	Wendessen	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20	Dattum	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
23	Schöppenstedt	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	Watenstedt	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
41	Jerxheim	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
45	Börpum 233 237	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
46	Hedger	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
47	Mutterzell	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
48	Jerxheim	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50	Söllingen (Braunschweig)	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
51	Schöningen 234	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
52	New Büdenstedt	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
63	Helmstedt 230	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

km	BD Hannover	Zug Nr.	Börpum														
			6209	6204	6209	6271	6275	6279	6281	6283	6287	6289	6291	6293	6295	6297	6299	6301
0	Braunschweig Hbf	→	16.37	...	17.37	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1	Wülfingen	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	Wolfenbüttel	→	16.49	...	17.47	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16	Wendessen	→	16.54	...	17.54	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20	Dattum	→	17.02	...	18.02	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
23	Schöppenstedt	→	17.12	...	18.09	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	Watenstedt	→	17.22	...	18.21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
41	Jerxheim	→	17.25	...	18.21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
45	Börpum 233 237	→	17.25	...	18.21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
46	Hedger	→	17.25	...	18.21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
47	Mutterzell	→	17.25	...	18.21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
48	Jerxheim	→	17.25	...	18.21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50	Söllingen (Braunschweig)	→	17.25	...	18.21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
51	Schöningen 234	→	17.25	...	18.21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
52	New Büdenstedt	→	17.25	...	18.21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
63	Helmstedt 230	→	17.25	...	18.21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

- Braunschweig-Mutterzell 2362
- Braunschweig-Söllingen 2363
- Helmstedt-Söllingen 2368
- Helmstedt 2370
- Braunschweig-Jerxheim 2365
- Schöppenstedt-Dattum 2611
- Börpum-Jerxheim 2612
- Jerxheim 2613

- X außer Sa
- ⊙ Sa 1. Klasse
- ⊕ 1.2 Klasse
- ⊖ an 6.20

km	BD Hannover	Zug Nr.	Börpum														
			6204	6204	6214	6212	6222	6254	6256	6258	6260	6262	6270	6272	6274	6276	6278
0	Helmstedt 230	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	New Büdenstedt	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Schöningen 234	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Söllingen (Braunschweig)	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Jerxheim	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Mutterzell	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Hedger	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Börpum 233 237	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Söllingen (Braunschweig)	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Schöningen 234	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	New Büdenstedt	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Helmstedt 230	→	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

- Bus kein nicht an Bahnhof
- One Depot- und Fahrradabfertigung
- ⊙ an 6.20
- ⊖ an X nach +
- an Helmstedt, Commerzbank
- an Helmstedt, Commerzbank
- nicht 24. und 31. XII.
-) nicht 24. XII.
-) zwischen Börpum und Jerxheim nicht 24. u. 31. XII.

km	BD Hannover	Zug Nr.	Börpum														
			6231	6233	6236	6238	6240	6246	6254	6256	6258	6262	6270	6272	6274	6276	6278
0	Helmstedt 230	→	12.38	...	12.40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	New Büdenstedt	→	12.48	...	12.50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Schöningen 234	→	12.50	...	12.53	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Söllingen (Braunschweig)	→	12.58	...	13.00	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Jerxheim	→	13.04	...	13.06	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Jerxheim	→	...	...	12.13	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Hedger	→	...	...	12.18	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Börpum 233 237	→	...	...	12.18	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Söllingen (Braunschweig)	→	...	...	12.25	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Schöppenstedt	→	...	...	12.29	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Watenstedt	→	...	...	12.33	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Wendessen	→	...	...	12.36	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Wolfenbüttel	→	...	...	12.40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Leferde (Braunschweig)	→	...	...	12.43	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Wülfingen	→	...	...	12.49	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	Braunschweig Hbf	→	...	...	12.49	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

	6241	3565	6231	6239	6241	6247	6253	6259	6269	6275	6281	S
Watenstedt ab	6.43	8.45	10.23	12.56	13.47	16.12	16.44	17.80	18.18	19.40	20.33	
Jerxheim an	6.47		10.28	13.51				17.45		19.40	20.19	
" " ab	6.49		10.28	13.51				17.26			21.00	
Söllingen ab	6.48	8.54	10.34	13.07	13.58	15.43	16.31	17.31	18.30		21.00	

	6224	6234	3564	6228	6236	6238	6240	6246	6254	6256	6258	6262	6270	6272	6274	6276	6278
Söllingen ab	5.18	6.16	7.17	8.16	11.12	12.09	13.14	15.14	16.17	17.18	18.42	19.47	20.57				
Jerxheim an			6.22				12.23	13.31			16.42		21.02				
" " ab			6.24				12.23	13.31			16.42						
Watenstedt ab	5.28	6.27	7.16	8.18	12.00	13.09	13.07	15.29	16.47	18.16	19.00						

Einsparung am verkehrten Ende:

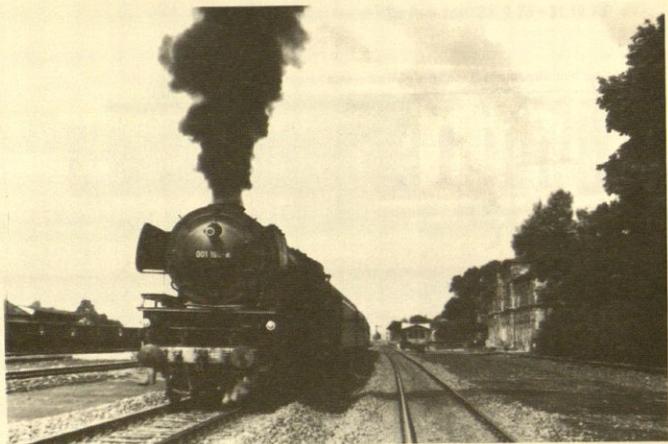
Dieser ab 30.5.1976 gültige Fahrplan ist der schließliche, dem der Schichtplan Jerxheim niemals gehabt hat. Seit Beginn des Sommerfahrplans 1976 fahren in Jerxheim 12 Züge durch - bis in Watenstedt u. Söllingen!



Die letzte Hälfte des Lokschuppens



Das 1959 erbaute Stellwerk Jw



20.7.1971 Sonder-Schnellzug mit Lok 01 190



Die einstige Fahrkarten-Sperre



Eine der abgestellten 23er Loks



Das Ausfahrtsignal nach Braunschweig

