

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

Lehmann, Ernst: Geschichte des „Sandkruges“ [bei Bälów].

Geschichte des „Sandkruges“

Da, wo die Karthane sich auf 800 Meter der Elbe nähert, dann aber wieder abdreht, wo der Abzweig der Chaussee Wittenberge—Wilsnack bis unmittelbar an die Elbe heranstößt, liegt der Sandkrug. Die Bauern der nahegelegenen Elbdörfer trinken gern hier ihren Schoppen; zahlreiche Wittenberger Radfahrer und Wassersportler halten hier oft Rast. Unter hohen Linden duckt sich ein breites, weißgetünchtes Haus. Jetzt ein beliebter Ausflugsort, war es früher eine wichtige Fährre zur Altmark.

Am 11. September 1724 verkaufte der ehemalige Landrat Thomas Albrecht v. Bülow auf Quitzöbel dem Joachim Stendel aus Werder erb- und eigentümlich ein Wohnhaus „in den Belowschen Bergen am Elb Strom gelegen“, gibt ihm in Erbpacht die Gerechtigkeit, „mit die Kähne“ über den Elbstrom zu fahren und verleiht ihm den Krugschank, „Bier und Branntwein zu verkaufen.“ Der Pächter „gelobet“, dafür alle Jahre „in termino Martini“ dreizehn Taler Pacht zu zahlen. Für das Wohnhaus samt einem Platz zu „zween Scheffeln Aussaat als Kohlgarten“ und der dauernden Genehmigung, vier Kühe, sechs Schweine und Gänse „auff die Weide daselbsten zu halten“, zahlt Joachim Stendel dem Verkäufer die Summe von fünfzig Talern, sobald ihm das Haus in fertigem Zustande (schlüssselfertig) „geliefert und angewiesen wird.“ Stendel war ein vorsichtiger Mann. Er wirkte, daß im Kaufvertrage der Verkäufer die Verpflichtung übernahm, den „Belowschen Bauern“ das Übersetzen fremden Viehes und fremder Güter energisch zu verbieten. Beim Sandkrug befindet sich eine waldfreie, ebene Stelle, an der das in der Lübener Heide geschlagene Holz zu Flößen zusammengestellt und abgefloßt wurde. Dem wurde im Kaufvertrag insofern Rechnung getragen, als es im Kaufvertrag heißt, Herr Raue zu Oevelgünne (frühere Försterei in der Nähe von Klein-Lüben) „genießet die freie Ablage mit seinem Holtze, so lange er da handelt.“

Der Fährbetrieb lohnte sich, da die Fähre die einzige zwischen Quitzöbel und Wittenberge war. Pünktlich konnte in jedem Jahre der Fährmann seine Pacht entrichten. Im Jahre 1744 richtete er ein Gesuch an das Pfarramt zu Rühstedt, in dem er „geziemend“ um die Vergünstigung bat, auf eigene Kosten für sich und seine Ehefrau einen Sitz in der Kirche erbauen zu lassen. Der Antrag wurde „concedieret“ (genehmigt), sofern Stendel für die Erlaubnis zehn Reichstaler entrichte. Er zahlte sie umgehend. Es muß ihm also gut gegangen sein. Fähre und Krug vererbten sich vom Vater auf den Sohn, den Enkel und Urenkel. Als Napoleon 1806—1807 das reak-

tionäre Preußen zertrümmerte, saß immer noch ein Stendel im Sandkrug. Für ihn kamen jetzt schlechte Zeiten. Im Frieden zu Tilsit ging Preußen aller seiner Gebiete westlich der Elbe verloren. Aus ihnen und mehreren Kleinstaaten bildete Napoleon das Königreich Westfalen. Den Königsthron bestieg Napoleons Bruder. Der Verkehr zwischen den beiden Ufern der Elbe ruhte fast gänzlich. Die Elbe war Grenzstrom zwischen Preußen und Frankreich geworden. Da waren die Stendels auf das angewiesen, was sie aus ihrem Kohlgarten herauswirtschafteten. Sechs Jahre mußten sie den Riemen enger schnallen.

Da kam das Jahr 1813. Überall im Volke regte sich der Wille zur Befreiung. Der König aber bremste. Endlich gelang es den deutschen Patrioten, ihn zur Kriegserklärung an Napoleon zu bewegen. „Der König kam, als alle, alle riefen“, muß es in Umkehrung des bekannten Spruches heißen. Preußische Freikorps (Dörnberg, Lützow), unterstützt von russischen Reitern, stießen tief in das westelbische Gebiet vor, mußten aber später der französischen Übermacht weichen. Der Schutz des Elbufers wurde dem Landsturm anvertraut, der aber diese Aufgabe mit ganz anderen Gefühlen übernahm als 1945 der Volkssturm. Dieser sollte Knechtschaft und Unfreiheit verteidigen, jener aber kämpfte für eine gute, gerechte Sache. Tagtäglich stand Stendel an der Elbe und spähte hinüber in die „feindliche“ Altmark. Da bemerkte er einmal im Werderholz uniformierte Menschen. Ihre Zahl nahm zu. Ständig strömten neue Soldaten aus der Richtung Scharpenlohe hinzu. Auch in Klein-Beuster sah er Kolonnen. Kähne lagen am Ufer, die vorher nicht da waren. Sollten die Franzosen den Versuch unternehmen, bei Sandkrug über die Elbe zu kommen? Stendel meldete seine Wahrnehmungen sofort dem Major v. Merklin, der den Wilsnacker Landsturm führte. Eilig schickte dieser einen Zug Landstürmer nach Sandkrug. Leutnant Meyenburg und Unteroffizier Büschow führten sie. In der Abenddämmerung wurden die Landstürmer am Elbufer hinter Weidenbüschen und Eichen verteilt. „Keiner schießt, damit der Feind nicht merkt, daß das Ufer besetzt ist.“ Alle folgten dem Befehl. Der Morgen kam. Da sahen die Landstürmer, daß das gegnerische Ufer dicht besetzt war. Hinter jedem Busch, jedem Baum lag oder stand einer. Aber auch die Feinde hatten den Wilsnacker Landsturm entdeckt. Ein wildes Geschieße begann. Hinter einem Weidenbusche kniete der biedere Wilsnacker Schmiedemeister Königsberg und lud gerade seinen Vorderlader. Da schlug dicht vor ihm eine Kugel ein und überschüttete ihn mit feuchtem Elbsand. In einer Mischung von Schreck, Wut und Aufregung lud Königsberg sein Gewehr noch einmal, stampfte die Ladung fest, vergaß aber, den Ladestock herauszuziehen. Bauz, sausten Ladestock und Kugeln über die Elbe. Königsberg aber wurde durch den Rückschlag der doppelten Pulverladung umgeworfen und rieb sich stöhnend seinen verlängerten Rücken und das Schlüsselbein. In der Nacht, nachdem das Geschieße verstummt war, ru-

derte Stendel vorsichtig über die Elbe. Aber kein Feind war mehr zu beobachten. Im Morgengrauen setzte der Landsturm über zum anderen Ufer. Unbeschossen kamen sie drüben an. Tatsächlich, alle Postierungen waren unbesetzt, die Stellung war geräumt worden. Doch etwas fanden sie. Aus einem niedrigen Weidenbusch ragte der Ladestock ihres Kameraden Königsberg heraus. Vorsichtig durchquerten die Landstürmer das Werderholz. Bis zum Dorfe Klein-Beuster fühlten sie sich vor. Freudig wurden sie von den Einwohnern begrüßt.

Diese erzählten ihnen, daß der Feind einen Soldaten mit schwerem Beckenschuß durch das Dorf getragen habe. Aber alle fremden Soldaten hätten das gleiche Deutsch gesprochen wie sie und ihre Wilsnacker Freunde. Deutsche Menschen hatten auf Angehörige ihres eigenen Volkes geschossen, weil der eine Teil westlich, der andere östlich orientiert war. Soll sich das in unseren Tagen wiederholen? Hoffen wir, daß es einer klugen Staatsführung gelingt, alle Hindernisse, die der deutschen Wiedervereinigung entgegenstehen, aus dem Wege zu räumen.

Der Wiener Kongreß hatte die Verhältnisse Deutschlands neu geordnet. Die Elbe war nun nicht mehr Grenzstrom, sondern Verkehrsstraße. Preußen hob alle Binnenzölle auf. Die Fährgelühren wurden neu festgesetzt. Die Fährordnung für Sandkrug vom 3. November 1817 ist erhalten geblieben. Wenn man berücksichtigt, daß dreißig Jahre später die Arbeiter beim Bau des Elbdeiches bei zwölfstündiger Arbeitszeit einen T a g e l o h n



Zeichnung: Herbert Spurring, Groß-Linde

An der Baeke

von nur 1,15 Mark erhielten, so waren die Fährgelühren sehr hoch. Es waren zu zahlen:

für eine Person	6 Pfennige
für einen Packträger (der mit Butter, Eiern, Geflügel zum Markt wollte)	1 Groschen = 12 Pfennige
für ein Pferd, ein Haupt Rindvieh	2 Groschen
für einen schwer beladenen zweispännigen Wagen	9 Groschen
für einen leicht beladenen zweispännigen Wagen	6 Groschen
für einen schwer beladenen vierspännigen Wagen	12 Groschen = 1 Mark
für einen leicht beladenen vierspännigen Wagen	8 Groschen

Bei „großem“ Wasser oder bei Eistreiben konnte der Fährmann die Gelühren verdoppeln. Ihm wurde zur Pflicht gemacht, von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang an der Fähre anwesend zu sein, die Kundschaft nicht länger als eine Stunde warten zu lassen und sie mit Bescheidenheit zu behandeln.

Nach den Freiheitskriegen blühte also das Geschäft der Fährmänner wieder. Wenn Markttag in Stendal, Salzwedel oder Magdeburg waren, konnte Stendal mit seinen Leuten die Arbeit kaum bewältigen. Alle Stallungen standen voll Vieh. An den Bäumen war es angebunden und wartete darauf, übergesetzt zu werden. Vor den Markttagen soll Stendal täglich mehr als 400 Kühe und ihre Begleiter übergesetzt haben. Seine große Fähre soll so groß gewesen sein, daß er jedesmal 32 Kühe über die Elbe fuhr. Anfangs der zwanziger Jahre des vorigen Jahrhunderts ging der Sandkrug in andere Hände über. Der neue Besitzer konnte infolge seiner hohen Einnahmen bald die um Sandkrug liegenden Äcker aufkaufen. Zum Fährbetrieb, dem Ausschank kam noch eine größere Landwirtschaft.

Die Verhältnisse änderten sich aber nach dem Bau der Berlin-Hamburger Bahn (1846) und Wittenberge-Magdeburger Bahn. Jetzt brauchten die Bauern nicht mehr tagelang zum Marktort zu treiben; denn alle Elbdörfer lagen nicht weit von der Bahnstrecke. Der Viehtransport mit der Bahn gestaltete sich weitaus schneller und war viel billiger. Ruhig und still wurde es jetzt an der Fährstelle Sandkrug. Nur zur Zeit der Heuernte, wenn die Bauern ihr Heu vom anderen Elbufer holen wollten, war noch etwas Betrieb. Bei einer Überprüfung der großen Fähre wurde festgestellt, daß sie sehr alt und nicht mehr betriebssicher war. Den Preis von mehr als 4000 Mark konnte oder wollte der damalige Besitzer Korth nicht ausgeben. Er gab die Fährkonzession ab und beschränkte sich nur auf die Land- und Gastwirtschaft.

Ländliche Stille und idyllische Ruhe lagern heute über dem Sandkrug. Rauchend stampfen lange Schleppzüge an ihm vorüber. Moderne Motor-kähne tückern in schneller Fahrt vorbei. Nie mehr aber ertönt vom jenseitigen Ufer das „Holüber“ derer, die übergesetzt werden wollen.