

QUADRIGA

Retourkutsche mit anhaltinischem Umbogen



Der Siegeswagen auf dem Brandenburger Tor (1793)

Rückblick

In der Chronik der kleinen aber über 1000 jährigen Stadt Cochstedt steht eine erstaunliche Begebenheit, die man hier nimmer erwartet hätte (14). Aber man kann hier stolz auf dieses Ereignis sein, denn damit ist man ein Teil der deutschen Geschichte, speziell der preußischen Geschichte.



Berlin – Brandenburger Tor (1791)

Die Bemerkung zu dieser Begebenheit stammt vom Heimatforscher Hugo Hölzer, dessen eigene Chronik von Cochstedt verschollen ist. Überliefert wurde, das am 31. Mai 1814 ein Wagentross von 5 Pferdewagen, hoch beladen, über den Gröninger Weg, am nördlichen Hakelrand gefahren kam und durch Cochstedt fuhr.

Chronik Cochstedt 1991

Auszug für die Franzosenzeit

1803

Cochstedt hat 1204 Einwohner.

1806

Am 14. Oktober findet die Schlacht bei Jena und Auerstedt statt, bei der das Ascherslebener Kürassier-Regiment aufgerieben wird. Am 20. Oktober erfolgt Einquartierung von 1100 Franzosen in Cochstedt (in jedem Haus werden mindestens 6 Franzosen untergebracht). Marschall Bernadotte selbst nimmt auf dem Gut Quartier.

1807

Cochstedt gehört zum Königreich Westfalen.

1809

Aufhebung der Gilden und Zünfte.

Am 5. Mai gehen die ersten Freiwilligen (Rusche und Klaus) nach Halberstadt, um in das Schillsche Korps einzutreten. Der Freiwillige Klaus fiel bei Halberstadt.

Im Mai kommt Turnvater Jahn von Halle über Aschersleben nach Cochstedt und übernachtet in der Salpeterhütte.

1813

Am 30. Mai marschieren die ersten Russen unter General Tschernitschew ein und führen westfälische Gefangene (Deutsche aus unserer Gegend) bei sich, die im Haus (heute) Niederstraße 21 untergebracht und in der Nacht von Cochstedtern entführt (befreit) werden.

Im November wird Cochstedt nach dem Frieden von Tilsit wieder "preußisch". Am 19. November erfolgt die Gründung des "National-Elb-Husaren-Regiments", der sog. "grünen Husaren". Es kann mit großer Sicherheit angenommen werden, daß es Einquartierungen in der Umgegend, so auch in Cochstedt, gegeben hat. (Die grünen Husaren wurden 1884 nach Stendal verlegt).

1814

Am 31. Mai kommt ein Zug von 5 Wagen, bespannt mit je 6 Pferden, durch Cochstedt über die Gröninger Straße. Es handelt sich um die Rückführung der seinerzeit auf Geheiß Napoleons 1807 von Berlin nach Paris verbrachten Quadriga des Brandenburger Tors in Berlin.

1816

Cochstedt hat 1281 Einwohner.



Leider war das auch schon alles mit den Informationen der Cochstedter Chronik.

Welch ein Ereignis für Cochstedt

Der Wagentross transportierte ein für Deutschland, seinerzeit für Preußen, ein äußerst wichtiges Staatssymbol. Der Weg war mühselig und die meisten Straßen noch unbefestigt.



Heute ein Feldweg



Blick vom Feldweg auf Cochstedt

Der Siegeswagen vom Berliner Brandenburger Tor, die berühmte Quadriga, wurde von Paris nach Hause geholt (7).

Die durch Kaiser Napoleon nach seinem Sieg 1806 über Preußen am 15.11.1806 befohlene Überführung der Quadriga nach Paris war die Praxis von Herrschern jeden Kalibers. Die Demütigung der Besiegten und die Bereicherung des Siegers war schon immer das Markenzeichen von Diktatoren. Schon früher, denkt man an den Triumphbogen des Titus in Rom mit der Darstellung der Menora des israelischen Volkes, Görings Raubzüge durch Europa, Schliemanns Funde mit dem Schatz des Priamos nun in Russland, der Dreisprachenstein von Rosetta aus Ägypten in London, kann man mit Geschichten und Berichten über Bereicherungen wohl Bibliotheken füllen.

Die freiwillige Rückgabe der Bilder der Dresdner Galerie 1956 durch die Sowjetunion ist da eine Ausnahme. Wir Deutschen können doch froh sein, daß die Franzosen nicht ihre Kanonen von der Berliner Siegestsäule eingefordert haben, zumal die Idee einer Siegestsäule dazu eigentlich von ihnen stammte (3).

Napoleon machte da keine Ausnahme und bediente sich für die Auswahl der Kunstobjekte eines gewissen Denon, genannt „Das Auge Napoleons“, ein anerkannter Kunstkenner und späterer Direktor des Louvre (16). Der bronzene Löwe vom Markusplatz in Venedig wurde vom Dogen nach Venedig gebracht und neben den Schutzheiligen Markus, auch aus Ägypten, aufgestellt. Den übernahm dann Napoleon. Wie die Quadriga vom Brandenburger Tor kann der Löwe auch zurück auf seine Säule wieder nach Venedig.

Napoleon soll die „Mona Lisa“ aus dem Louvre geholt und in sein Schlafzimmer aufgehängt haben, oder war es sein Arbeitszimmer? War schon der Lorbeerkranz als Siegeskranz ihm wichtiger als eine Krone, so sah er sich als ein Nachfolger der römischen Cäsaren.



Stadt und Schloss in Amboise mit der Grabstelle des Leonardo da Vinci

Wie Franz I. von Frankreich als Sieger über Italien und mit der Einladung 1519 des da Vinci nach Amboise sah er sich als Herrscher in Europa!



Kaiserkrönung Napoleons am 2. Dezember 1804. Napoleon mit Lorbeerkranz bei der Krönung von Josephine

Die Quadriga, damals noch allgemein Siegeswagen genannt, wurde als Zierrat auf dem Brandenburger Tor gestellt, welches von 1789-1793 als Abschluss der Prachtstraße „Unter den Linden“ erbaut wurde, es wurde nach Vorlagen von Johann Gottfried Schadow gefertigt (7). Der Bau der Prachtstraße mit dem Brandenburger Tor wurde von Friedrich Wilhelm II. von Preußen, Neffe vom kinderlosen Friedrich den Großen, in Auftrag gegeben. Vorbild war möglicherweise *The Mail in London*. Gerade richtig fertig geworden zur Siegesparade des Kaiser Napoleons nach der Niederlage Preußens in Berlin. Auch das Regiment der Kaiserin Josephine war dabei. Sie müssen unmittelbar der Armee Napoleons nach Berlin gefolgt sein. Sein Nachfolger, König Friedrich Wilhelm III. von Preußen, neben Zar Alexander I. von Russland, waren die Gewinner der Befreiungskriege.



König Friedrich Wilhelm III. von Preußen



Zar Alexander von Russland

Die markante Bedeutung des Brandenburger Tores mit seinem Siegeswagen wurde aber erst so richtig mit der Siegesparade Napoleons durch das Brandenburger Tor in Berlin am 27. Oktober 1806 sichtbar.

Die Demontage erfolgte im Dezember und der Transport nach Paris auf Befehl Napoleons durch besagten Denon wurde ab dem 21. Dezember 1806 durchgeführt.

Der Transport erfolgte zunächst per Schiff von Berlin nach Hamburg, weiter über die Nordsee, dann den Rhein hinunter, über französische Kanäle und schließlich bis zum Louvre.

Hier kam die in 12 Kisten verpackte Quadriga am 17. Mai 1807 an.

Im Louvre führte man bis 1808 erforderliche Restaurierungsarbeiten durch, deren imposante Rechnungen schließlich bezahlt wurden (7). Dann kam die Quadriga in den Louvre zur Ausstellung.

Beim Einmarsch der Preußen am 31. März 1814 in Paris suchten die jetzigen Sieger ebenfalls nach Kunstschatzen. Insbesondere die durch Napoleon geraubte Statussymbole.

So wurde die Quadriga schnell gefunden. Daneben 1814 aus dem Musée d'Artillerie auch einen französischen Entwurf einer Siegestsäule mit eroberten Kanonen und Geschossen. Blücher meldete den Fund der Quadriga den König. Der befahl den Rücktransport nach Berlin. Die angeheuerten französischen Fuhrleute mit extra großen Transportwagen, mit bis zu 6 Zugpferden hatten eine große Reise vor. Diese Retourkutsche der Quadriga wurde wie eine Siegertour durch Deutschland angelegt.

Davor hatte der gerade neu inthronisierte Louis XVIII., Bruder von Louis XVI., noch vom linken Pferd der Quadriga einen Abguss machen lassen. Diese Kopie dient seit 1818 nach der Reparatur auf dem Denkmal von Heinrich IV. (Henri Quarte) am Pont Neuf als Sitzgelegenheit (16).



Henri Quarte- Foto Dietmar Rabich, Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0

Gleich wurde der Wagentross aus 6 großen Frachtwagen mit 15 Kisten, von französischen Fuhrleuten für den Lohn von 17.000 Francs, unter dem Kommando des Leutnants von Machui und 25 Mann preußischen Militärs zusammengestellt.

$$\begin{aligned}
 &\text{heute } 1 \text{ Euro} = 6,56 \text{ FRF (2002)} \\
 &1806 \quad 1 \text{ RT} = 5,18 \text{ FRF} \\
 &\quad \quad 1 \text{ RT} = 32,5 - 43,2 \text{ DM} \\
 &1 \text{ Euro} = 2 \text{ DM} \\
 &\hookrightarrow 5,18 \text{ FRF} \approx \frac{(32,5 + 43,2) \text{ DM}}{2} \approx 37,85 \text{ DM} \\
 &\hookrightarrow 1 \text{ FRF} = \frac{37,85 \text{ DM}}{5,18} = 7,3 \text{ DM} \\
 &\hookrightarrow 1 \text{ FRF} = 7,3 \cdot 0,5 \text{ Euro} = \frac{7,3}{2} \text{ Euro} = 3,64 \text{ Euro} \\
 &\hookrightarrow 17000 \text{ FRF} = 17000 \cdot 3,64 \text{ Euro} = \underline{\underline{61880 \text{ Euro}}}
 \end{aligned}$$

Die Einzelteile der Quadriga wurden so auf den großen Transportlastwagen positioniert, dass sie nicht in die Höhe, sondern breit gelagert waren. Ein Aufbau in der Höhe steigerte die Gefahr eines Umsturzes der Ladung und könnte die Durchfahrt durch die Stadttore unmöglich machen. Letzteres behinderte in einigen Städten die Durchfahrt. Ein diesbezügliches Beispiel ist die Absage der Feierlichkeiten zum Empfang der Quadriga in Halberstadt. Eine Fahrt zum Domplatz und die Durchfahrt durch Halberstadt war unmöglich. So gelangte der Konvoi nur bis zu Burchardianger.



Marschall Blücher

Zur Rückkehr der Quadriga vom Brandenburger Tor aus Paris.

Im Beiblatt des „Berliner Lokal-Anzeigers“ vom 17. Mai 1938 sagt Oskar G. Foerster in einem Bericht über das Brandenburger Tor, in Aachen seien bei der Durchfahrt der mit Seilen der Quadriga hochbepackten Wagen die Stadttore „ohne viel Federlesens eingerissen worden“. Dazu teilte mir der Vorsitzende des Vereins für die Geschichte Berlins, Herr Dr. Herm. Kügler, mit, daß diese Behauptung auf eine Bemerkung von E. v. Siegart im Heft 45, S. 94, der „Schriften des Ver. f. d. Geschichte Berlins“ zurückzuführen sei, wonach außerdem noch die Stadttore von Louvain (Löwen), Tirmont (Tienen) und S. Trond niedergelegt wurden. Für die Richtigkeit haben sich bisher keine Beweise finden lassen, im Gegenteil. In Aachener Gelehrtenkreisen ist davon nichts bekannt. GleichermäÙ bringe die älteren Aachener Geschichtschreiber Dutz und Haagen in ihren Werken darüber kein Wort. Das bestätigte mir auch Herr Stadtarchiv-Direktor Prof. Dr. Hupfens in Aachen und fügte zwei Zeitungsausschnitte aus damaliger Zeit bei. Danach brachte über die Durchfahrt der Quadriga die „Stadt-Aachener Zeitung“, Nr. 72, Aachen, Montag, den 6. Mai 1814, nur zwei Zeilen: „Gestern sah man ungeheure Kisten auf mehreren Wagen hier durchfahren; sie enthalten den Triumphwagen, den man von Paris nach Berlin führt.“

Ausführlicher meldete das „Journal des Nieder-Rheins“, Nr. 25, d. d. Aachen, den 10. Mai 1814: „Aachen den 9ten May. Gestern Morgen um 9 Uhr passirte der berühmte Siegeswagen aus Berlin, den Bonaparte im Jahr 1806 von dort, wo er die Bierde des schönen Brandenburger Thores und die Freude der Bewohner der Preussischen Residenz war, hinweg nahm, auf seinem Rücktransport von Paris nach Berlin durch unsere Stadt.“

Sobald Se. Erzellenz der General-Gouverneur vom Nieder-Rhein am Abend des 7ten vernahm, daß er hier bald ankommen werde, beschloßen sie, ihn feierlichst unter Begleitung der hier anwesenden Offiziere in Person einzuholen und mit militärischen Ehren durch die Stadt führen zu lassen; aber unglücklicher Weise wurde Hochdenenselben über die Zeit seines Eintreffens von Lüttich aus nichts gemeldet, und ehe noch die Vorbereitungen getroffen waren, kam bereits der Wagen hier an.“

Bei der Ausführlichkeit des „Journal“ hätte ein so außergewöhnlicher Vorgang wie das plötzliche Abreißen alter Stadttore unter keinen Umständen verschwiegen werden können; im Gegenteil würde gerade das Abreißen der Tore Anlaß geboten haben, um auf diese Notwendigkeit hinzuweisen.

Im übrigen reißt man altehrwürdige Stadttore nicht so ohne Ratsbeschluß und von heute auf morgen herunter! Auch die Unbefangenheit Seiner Erzellenz des Generalgouverneurs spricht dagegen.

Die hier in Frage kommenden Tore waren das prächtige und mächtige Türtscheider Tor, heute Marschierter genant, welches, aus mittelalterlicher Zeit stammend, heute noch in seiner würdigen Gestalt vorhanden ist, sowie das 1807 an Stelle des alten Doppeltors (Kölnitor) errichtete Wittertor, dessen Pforten gleicherweise kein Hindernis boten. Dieses

Tor wurde erst im letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts mit den „Wallmauern“ niedergelegt. In der Stadt selbst führte der Weg über die Groß-Marschierstraße, heute Franzstraße, zum „Graben“ vor der innern Stadtmauer, dann den Wassergräben entlang bis zur äußern Kölnstraße und zum Kölnitor und zur Landstraße nach Jülich. Würden wirklich die Stadttore eine Durchfahrt verhindert haben, dann erst recht in Jülich, dessen Tore kleiner waren.

In den beiden gleichzeitigen Aachener Zeitungsberichten von 1814 sind noch einige Wörter und Ausdrücke zu beachten. Die „Stadt-Aachener Zeitung“ spricht von „ungeheuren Kisten auf mehreren Wagen“, das „Journal“ von „großen Kasten auf sechs Wagen“. Bei den damaligen schlechten, oft bergauf und bergab führenden, meist noch ungepflasterten Wegen spielte die Belastung der Wagen

eine ebenso wichtige Rolle wie die Verteilung des Gewichts, welche eine hohe Anhäufung der Fracht nicht gestattete. Zur Vermeidung starker Schwankungen hatte man also die Kisten auf sechs Wagen verteilt, somit auch den besonders in Kurven gefährlichen hohen Aufbau vermieden. Wenn da von „ungeheuren Kisten“ die Rede ist, dann werden diese Kisten doch keineswegs hoch gestanden haben, sondern lagen flach auf dem Wagen. So boten sie selbst niedrigen Loren kein Hindernis! Wozu auch hohe Ladung, die doch bei jeder Schwankung den Transport gefährdete! Die damaligen Fuhrleute kannten ihre Wege, kannten auch alle Stadttore und packten dementsprechend ihre Ladungen. So bietet also auch diese praktische Beleuchtung der Frage einen Beweis gegen das Niederreißen der Stadttore.

Hermann Friedrich M a c c o.

Die Rückführung erfolgte auf dem Landweg. Zu kostbar war dieser Siegeswagen, als daß er irgendwo auf dem Wasser verloren gehen durfte.

Am 4. Mai 1814 waren sie schon in Brüssel.

Eine Ironie der Geschichte zeigte sich mit diesem 4. Mai: Am gleichen Tage betrat Napoleon nach der Abdankung sein Exil, die Insel Elba.

Als die wertvolle Fracht am 9. Mai 1814 in Aachen ankam, war endlich deutscher Boden erreicht. Nun ging es Richtung Berlin, mehr oder weniger entlang der damaligen Reichsstraße 1 (18).

Der Rheinübergang in Düsseldorf am 11. Mai mittels 6 Fährten war ein Volksfest. Nach der Rheinquerung wurden in Elberfeld am 12. Mai 1814 die 6 Wagen mit 32 Pferden bespannt.

Die tägliche Fahrleistung des Wagentrosses war erstaunlich und verdient nähere Betrachtung. Der Transport kam schließlich bis Hannover. Hier wurde 3 Tage pausiert; warum, kann nur vermutet werden. Die Reichsstraße 1 führte wie etwa heute die A2 über Braunschweig und Magdeburg nach Potsdam. Dieser Weg wurde aber nicht genommen.

Der anhaltinische Umbogen

Gewählt wurde stattdessen eine entschieden andere Richtung. Es ging zunächst nach Halberstadt. Blücher ließ also einen „anhaltinischen Umbogen“ machen. Warum dieser Umweg erfolgte, ist nicht beurkundet, aber es war wohl die Erwägung „unsicherer Gebiete“ im Spiel.

Magdeburg war zudem die einzige Stadt, in der zunächst noch zwei Bataillone Franzosen in der Belagerung ausharrten. Am 23. April kapitulierten sie vor General Tauentzien, aber ihr Abzug aus der Stadt erfolgte erst am 23. Mai (2; 4).

Wie der Bericht in der Chronik von Welsleben zeigt, waren die Franzosen nach der Niederlage Frankreichs wegen des Ausfalls der Versorgung durch die Stadt gezwungen, die eigene Versorgung mittels gewaltsamer Aktionen in der unmittelbaren Umgebung durchzusetzen.

Um Schwierigkeiten bei dem Rückzug dieser Soldaten aus dem Wege zu gehen, war der Umweg wohl die richtige Wahl (12). Die akuten Änderungen für den Fahrweg und auch der Feierlichkeiten zeigt deutlich, dass eine schnelle Kommunikation zwischen dem Tross der Transportwagen und der königlichen Gewalt erfolgte. Die Meldereiter waren ständig unterwegs.

In Halberstadt wurde wegen der Enge der Tore gleich am Burchardianger Halt gemacht (5). Die Weiterfahrt durch die engen Straßen der Stadt war nicht möglich. Der geplante Festakt auf dem Domplatz wurde abgesagt.

Der Tross zog dann sicher weiter. Eine Übernachtung ist jedenfalls nicht gesichert. Der sehr zeitnahe Bericht in der Zeitschrift Emma in Halberstadt von 1819 spricht vom 31.5.1814 und 5 Wagen (5).



Chronik von Halberstadt

von 1801—1850

nach den im Stadlarchiv vorhandenen Jahrbüchern
bearbeitet und herausgegeben

von

Pastor G. Arndt,

Stadlarchivar.



44713
Halberstadt, 1908.

Verlag von I. Schimmelburg (H. Cramer)

Druck von C. Doelle & Sohn.

IA (1909) 832

Die im Februar und März erfochtenen Siege der Verbündeten in Frankreich wurden mit großer Freude gefeiert. Besonderen Jubel rief die am 8. April (Karfreitag) eingetroffene Nachricht von der am 31. März erfolgten Einnahme von Paris hervor; man begrüßte diese Botschaft mit Kanonenschüssen auf dem Sperlingsberge.

Am Abend des 19. April war ein sogen. feuriger Drache sichtbar. Prediger Buchner in Treuenbriehen teilte seine Beobachtungen in der Berliner Zeitung mit.

Zur allgemeinen Freude der Bewohner kehrte am 31. Mai die preußische Viktoria vom Brandenburger-Tore in Berlin, welche die Franzosen 1806 als Siegesbeute nach Paris entführt hatten, aus Frankreich zurück.

Die fünf ungeheuren Wagen, auf denen sie in 5 Kisten verpackt war und die von französischen Fuhrleuten und Gespannen befördert wurden, konnten durch keins der Stadttore hindurchfahren und mußten deshalb auf dem Burchardianger stehen bleiben. Die Kisten waren in den Städten, durch welche die Wagen hindurch gekommen waren, mit Kränzen und Aufschriften versehen worden. Die von einer zahlreichen Menschenmenge umgebenen Kisten wurden auch in Halberstadt mit neuen Inschriften versehen; so fügte man die Aufschrift hinzu: „Victoriae olim exulanti, nunc

47

triumphanti d. d. d. civis halberstadiensis.“ Auf einer Tafel in einem von Rosen umwundenen Kranze stand: „Mein ist die Rache, spricht der Herr. Friede auf Erden, wie im Himmel. Caroline Bardou.“ Am 1. Juni fuhren die Wagen weiter.)

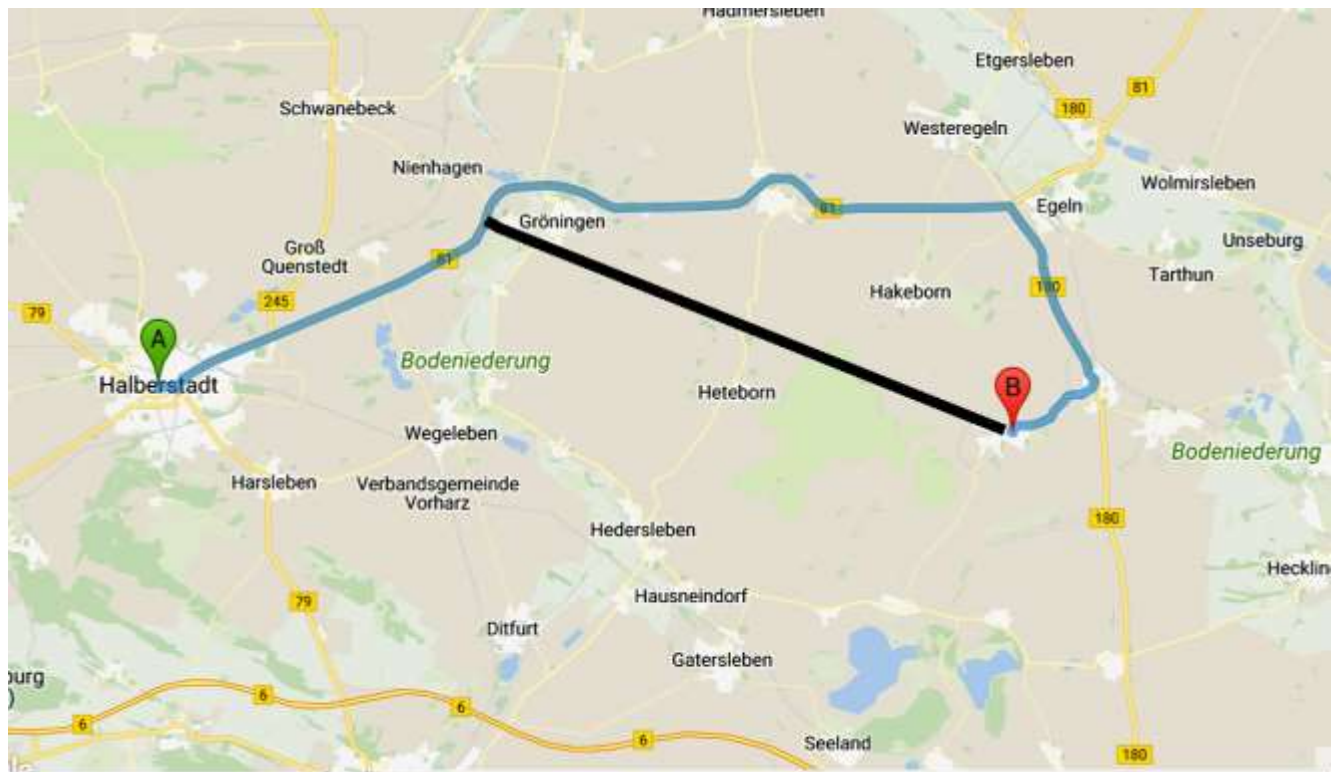
Am 11. Juni wurde die Botschaft von dem am 30. Mai geschlossenen Frieden von Paris auf dem Domplatze durch einen Gottesdienst gefeiert, bei dem Oberprediger Mürtens die Festrede hielt. Abends war die Stadt erleuchtet.

Stationshalt in Halberstadt

Nun kommt Cochstedt ins Spiel

Nach dem Halt in Halberstadt kam der Tross auf seinem weiteren Weg, einen uralten Handelsweg folgend, in Richtung Cochstedt über Kloster Gröningen, dort über die alte Brücke der Bode, und dann rechts abbiegend in den Gröninger Weg, der unbefestigt am nördlichen Hakelrand entlang über Dalldorf nach Cochstedt führt.

Der eingangs angeführten Quelle zufolge erreichten die ersten Wagen das Städtchen Cochstedt noch am 31. Mai 1814 über besagten Altweg, den Gröninger Weg.



Heute ist dieser Weg innerörtlich die Gröninger Straße, wobei das letzte Stück dieses Gröninger Weges infolge einer Industrieansiedlung umverlegt und das alte Straßenstück zur Sackgasse wurde.

Danach ging es weiter in die Lindenstraße, welche gegenüber dem befestigten Böcklinger Weg in Cochstedt, breit genug und bei nur leichter Steigung befestigt war, in östlicher Richtung. Der alternative Weg durch die enge Böcklinger Strasse ebenfalls in östlicher Richtung, war aber eher unwahrscheinlich, weil das Tagesziel logischerweise das Amt Cochstedt zum Pferdewechsel gewesen sein könnte.

Pferde, Knechte und Schutzmannschaft konnten im Staatsgut, Domäne 1, (Amt Cochstedt), ehemals ein Rittergut, ausreichend gut versorgt worden sein. Auch wäre hier eine Reparatur mit Pferdewechsel für die Wagen und die Eskorte möglich gewesen.

Diese Annahme wird durch die Zeitangaben für Cochstedt und Egel sowie das Abbiegen von der Grundrichtung Schönebeck nach rechts auf den „Gröninger Weg“ gestützt. Der mit Kalkstein in Cochstedt befestigte Altweg, die heutige Lindenstrasse, führt vor den Weissen Tor über den Goldbach rechts zum Schwarzen Tor. Das ursprüngliche Cokstedi auf einen Kalkberg mit den vermuteten Unterdorf, Böcklingen, mit der Böcklinger Strasse zum Böcklinger Tor, war ein Marktplatz mit Marktstrasse, der Domäne 1, dem Posthof, der Kirche St. Stephani und überbauten Mauern.



Cochstedt- Blick nach Norden. Vor der Kirche die alte Schule, rechts neben der Kirche die Domäne 1 mit dem Amtshaus, vor beiden der Altweg und davor Friedhof außerhalb der Stadt und die spätere Schrebergartenanlage



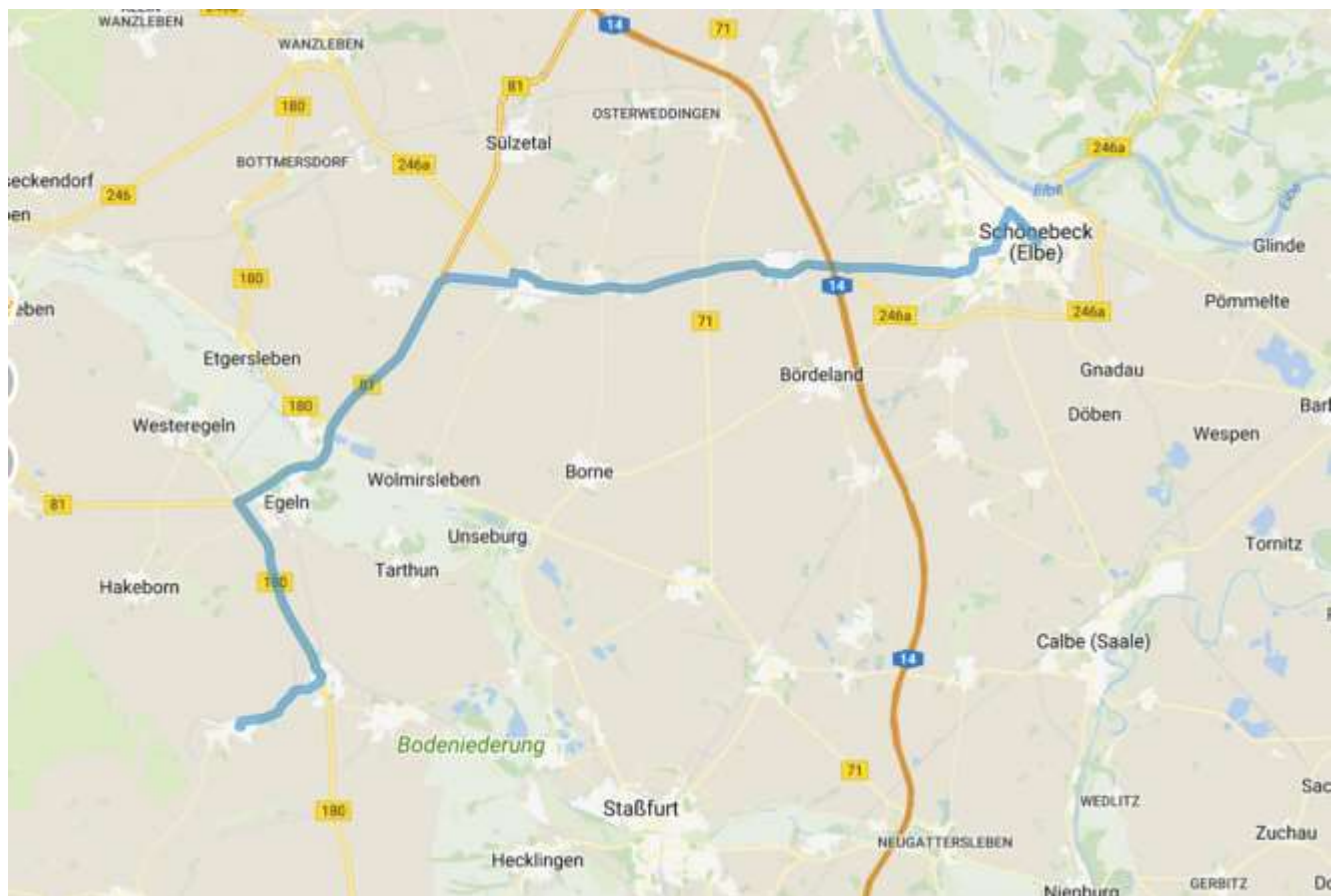
Stadtmauer mit alten Türzugang und erweiterten Tor zum Bauerhof / Foto Kurt Müller



Stadtmauer mit Kurt Müller

Die Lindenstraße, Altweg und alter Handelsweg, führt von Cochstedt über die B180 unbefestigt zum alter „Holzweg“ weiter nach Groß Börnecke (Preußisch Börnecke). Der Weg führt südlich an der Stadtmauer entlang und ist befestigt bis zum Ende der Domäne 1. Die Domänen als Staatseigentum unterstanden letztlich dem König. Das hatte für die Versorgung der Bevölkerung und der Armee große Bedeutung. Gerade mit der Einfuhrsperre durch England gegen Frankreich brach der Import von Rohrzucker zusammen. Das zwang die Staatsführung zur Suche von Alternativen. Verstärkt wurde besonders der Zuckermangel durch die Kontinentalsperre gegen England. Hier fand die Entwicklung der Zuckerproduktion besonders in der Magdeburger Börde ihren Anfang. Die Domänen wurden zum Bau von Zuckerfabriken aufgefordert. Selbst Napoleon setzte Millionen France zum Auf- und Ausbau der Fabriken ein. Hier liegt der Grundstein der Zuckerproduktion aus Rübenzucker in der Börde. Von Cochstedt aus ist dieser direkte Weg zur Weiterfahrt nicht angegeben. Der Tross ist aber nach Erreichen der Fernstraße, früher die Salzstrasse von Aschersleben nach Magdeburg, der heutigen B 180, im Nahbereich vor Schneidlingen links nach Norden abgebogen um nach Magdeburg über Egelin und dort über die Bodebrücke in Bleckendorf zu gelangen sowie später wie man sieht wieder in die Richtung nach Schönebeck über die Elbe einzuschwenken.

In einen Zeitungsartikel vom 4. Juni 1814 wird die Fahrt durch Egelin nach Bleckendorf, heute Egelin Nord, (Bodeübergang) mit 6 Wagen, 50 Pferden und 40 Soldaten sowie dem besagten Leutnant Machui und Fuhrleuten auf den 1. Juni 1814 datiert (20).



Transportweg von Cochstedt nach Schönebeck

In der Magdeburgischen Zeitung vom 4. Juni 1814 wird der Weg der Quadriga von Halberstadt, Egelin nach Schönebeck genannt (21). Ebenso in der Zeitung vom 7. Juni der von Vielen bejubelter Weg und Empfang am 2. Juni zum Elbtor, dem Elbübergang und danach der Weg am 3. Juni von Gommern in die Richtung Berlin (22). Im ehemaligen Bleckendorf, jetzt Stadtteil von Egelin, ist der Bodeübergang der B180. Die Bundesstrasse als alte Salzstrasse führt direkt weiter nach Magdeburg. Es war sicherlich ein großes Ziel, in Magdeburg wie in den großen Städten wie Aachen, Köln, Düsseldorf, Hannover und Halberstadt Festlichkeiten zum gewonnenen Befreiungskrieg, den Empfang der Quadriga als Symbol Preußens auszunutzen.

In den erreichbaren Chroniken der nahen Bördedörfer ist zum Weg von Bleckendorf nach Welsleben bis jetzt kein Vermerk zur Quadriga am 1. oder 2. Juni 1814 gefunden worden. Auch zu weiteren Übernachtungen und Pferdewechsel zwischen Cochstedt und Welsleben hat sich bisher kein Nachweis finden lassen.

Der Tross kam jedenfalls am 2. Juni von Welsleben kommend am Hafen Schönebeck an. Bekannt ist weiter der Elbübergang mit Fähren und der Schiffsbrücke bei Schönebeck vom 3. Juni (6). Die vom Marschall Ney am 24. Oktober 1806 gebaute Schiffsbrücke am Elbtor am Hafen wurde genutzt.

Magdeburg scheidet auf jeden Fall aus. (2,4) Gerade die Station Magdeburg wird in den neueren Veröffentlichungen zum Weg der Quadriga genannt (16; 17). Diese Angabe basiert wie vieles auf den richtungsweisenden Artikel des Emil von Siegart (7). Die genannte Notiz vom 4. Juni in der Magdeburgischen Zeitung sowie der bezeugte Elbübergang in Schönebeck schließt dies jedoch eindeutig aus.



Stadtarchiv Schönebeck (Elbe)
Foto: Britta Meldau

Bronzetafel zur Elbquerung der Quadriga am 3. Juni 1814 in Schönebeck

Auf der Bronzetafel ist der Lorbeerkranz schon mit dem Preußischen Kreuz dargestellt. Die Anbringung dieses Kreuzes vor der Restauration im Jagdschloss oder direkt beim Aufbau auf dem Brandenburger Tor mag bezweifelt werden.

Morgen wird am Elbufer eine Gedenktafel enthüllt, die an ein bemerkenswertes Ereignis erinnert

Die „Schönebecker Quadriga“

Ein Stück der im wahrsten Sinne das Wortes bewegten Geschichte von Berlins Quadriga spielte an der Elbe. Als sie 1814 von Paris nach Berlin befördert wurde, querte sie am Elbtor den Fluss. Aus diesem Grund enthüllt der Elbufer Förderverein Himmelfahrt um 9.30 Uhr eine Gedenktafel nahe der „Salzblume“.

Von Thomas Linßner

Schönebeck. So kann es gehen mit der Kriegsbeute. Der Sieger nimmt dem Verlierer Stücke seiner nationalen Identität weg und präsentiert sie bei sich zu Hause. So haben es schon die Pharaonen, die alten Römer und Napoleon Bonaparte gemacht. Wendet sich das Kriegsglück um 180 Grad, holen die vormals Besiegten ihre Stücke wieder ab. So geschah es im Frühsommer des Jahres 1814, nachdem Frankreichs

Kaiser 1813 in der Völkerschlacht von Leipzig geschlagen wurde. Napoleon dankte am 31. März 1814 nach dem Einzug der Siegermächte in Paris ab. Die Franzosen mussten Magdeburg und Schönebeck verlassen.

Sofort nach dem Einzug der Verbündeten in Paris hatte Marschall Blücher in aller Stille angeordnet, die verschleppte Quadriga des Brandenburger Tors sicherzustellen und für den Transport nach Preußen vorzubereiten. Wenig später begann das Denkmal seine Reise in Richtung Osten. Nach einigen Wochen kam Magdeburg in Sicht. Zuvor hatte man festgestellt, dass die Stadttore der alten Festungsstadt für den „Kunsttransport“ zu schmal waren. Also wählten die Soldaten den Weg über das wenige Kilometer südlich gelegene Schönebeck.

Am 2. Juni 1814 kam der aus

sechs großen Wagen bestehende Zug aus Richtung Weßleben in Schönebeck an. An der Stadtgrenze hatte sich der Landsturm postiert, um die Quadriga mit lautem Hurra zu begrüßen. Vor dem Salzer Tor stand eine große Anzahl weißgekleideter Jungfrauen. Von dort machte der Zug einen Umweg in Richtung Böttcherstraße/Kuhlor, weil das Salztor zu schmal war. Unter dem Geläut aller Glocken bewegte er sich dann vor das Rathaus, wo sich die Behörden und viele Menschen versammelt hatten. Patriotische Reden wurden geschwungen und ein Hoch auf den König ausgebracht. Schließlich begleitete der Triumphzug die schweren Wagen bis zum Elbtor, wo sie über eine Schiffsbrücke zum anderen Ufer gelangten. Weiter ging es über Plötzky in Richtung Gommern.

Der euphorische Jubel er-

klärt sich aus der jahrelangen französischen Herrschaft, unter der die Bevölkerung litt.

Feierliche Enthüllung

Dieses detaillierte Geschichtswissen haben wir dem Schönebecker Chronisten Schemnikau zu verdanken, der die Begebenheit in der Chronik von 1910 fest hielt. Dessen Enkel machte vor Monaten den Elbufer Förderverein darauf aufmerksam. Der handelte und gab eine Bronzetafel in Auftrag. Sie kostet 4000 Mark. Die Hälfte sind Fördermittel, den Rest brachte der Verein auf. Oberbürgermeister Hans Jürgen Haase wird sie morgen enthüllen. Mit dabei sind eine Abordnung der Böllerschützen, Trachtengruppen und Mitglieder des Schützenvereins. Die Bürger sind herzlich eingeladen, bei dieser denkwürdigen Enthüllung dabei zu sein.

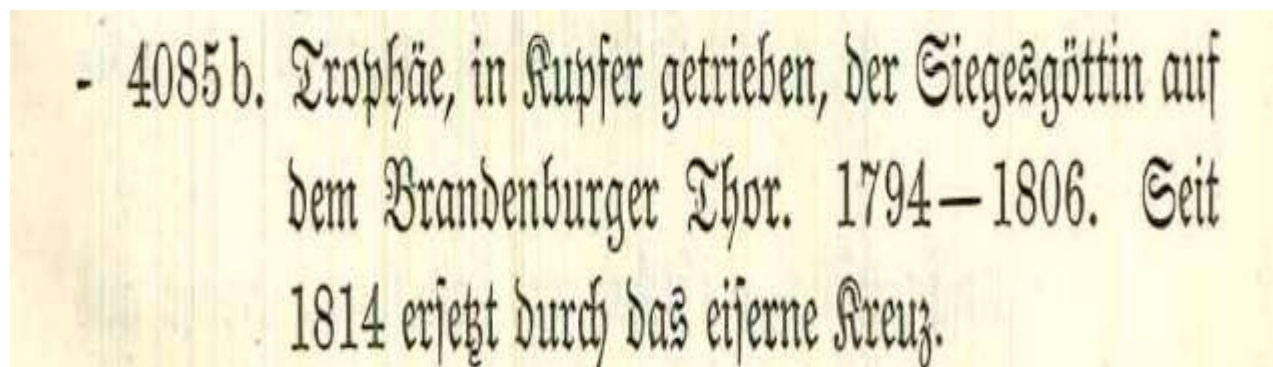
HPF/2006/11

Elbquerung der Quadriga, Volksstimme vom 31.05.2000

Nach der Elbquerung ging es über Plötzky und Gommern weiter nach Ziesar. Damit war der anhaltinische Umbogen beendet, die Reichsstraße 1 etwa wieder erreicht.

Am 9. Juni 1814 kamen die Wagen dort an (13). Herr J. F. Moser war dort mit der Restaurierung und dem Wiederaufbau beschäftigt.

Eine wesentliche Änderung erfolgte durch Karl Friedrich Schinkel, der das Eisene Kreuz entwarf, das nun im Eichenkranz am Kopf der Parierstange seinen Platz fand, während auf dem Eichenkranz ein gekrönter Preußischer Adler seine Schwingen ausbreitete.



Aus dem Katalog von 1884 der Königlichen Sammlungen Berlin.

Die vor dem Transport nach Frankreich entfernte Trophäe aus dem Eichenblattkranz der Quadriga kam 1806 ins königlichen Zeughaus

Die ehemaligen Trophäen der Parierstange, an einem Speer befestigte Helm, Panzer und 2 Schilde, landeten im Zeughaus (8), sind aber heute nicht mehr vorhanden.

Aus der Göttin des Friedens, der Eirene, wurde die Siegesgöttin Viktoria Preußens und der Siegeswagen nun eine Quadriga.

Am 7. August 1814 konnte die feierliche Einweihung erfolgen. Stolz ritt der König Friedrich Wilhelm III. mit dem Helden des Sieges über Napoleon, Marschall Blücher, unter dem Siegeswagen durch das Mitteltor des Brandenburger Tores. Diese Ehre hat Tradition bekommen. Der gefangene sächsische König, Friedrich August I., Bundesgenosse Napoleons, bat den preußischen König wegen der Feierlichkeiten Berlin verlassen zu dürfen (16;17).

Die Retourkutsche auf dem Weg Betrachtungen zur Logistik

Die Rückführung der Quadriga stellte eine beachtliche logistische Leistung dar und verdient eine nähere Betrachtung. Deutlich wird das, wenn man die bekannten Fakten und logische Schlüsse miteinander verbindet.

Der Weg in Etappen

Der Start: Paris, Frankreich, Ende April 1814 (vermutlich um den 25.4.1814)

1. Etappe: Paris, Frankreich nach Brüssel, Belgien (4.5.1814) ca. 320 km.

2. Etappe: Brüssel nach Aachen (Rheinübergang) (9.5.1814) ca. 130 km.

Damit im Ausland insgesamt ca. 450 km.

=====

3. Etappe: von Aachen nach Düsseldorf (11.5.1814) ca. 90 km

4. Etappe: von Düsseldorf nach Elberfeld/Wuppertal (12.5.1814) ca. 30 km

5. Etappe: von Elberfeld/Wuppertal nach Hannover ca. 250 km

6. Etappe: von Hannover nach Halberstadt (31.5.1814) ca. 150 km

7. Etappe: von Halberstadt nach Cochstedt (31.5.1814) ca. 40 km

8. Etappe: von Cochstedt nach Egelu (1.6.1814) nach Schönebeck Elbübergang (2.6.1814) ca. 40 km

9. Etappe: von Gommern (3.6.1814) Via Ziesar und Zehlendorf nach Schloß Grunewald (9.6.1814) ca. 150 km

Damit in Deutschland insgesamt ca. 750 km

=====

Der Rücktransport wurde also über ca. 1200 km in ca. 146 Tagen realisiert. Die angegebenen Daten (in Klammern) sind Beobachtungszeitpunkte, können also Ankunft, Durchfahrt oder Abfahrt von einem Ort sein. Die Etappenorte stützen sich nur auf Orte mit gesichertem Beobachtungs-Datum. Sie sind nicht unbedingt Tagesziele mit Übernachtung des Wagenzuges. Je nach Beobachtungsort wird neben der Anzahl der Pferde auch die der eskortierenden Militärs unterschiedlich angegeben. Das lässt vermuten, dass auch die Eskorte von Zeit zu Zeit wechselt.

Die Pferde

Es darf angenommen werden, daß für die Bespannung schwere Kaltblutpferde verwendet wurden, die zwar mit großen Lasten fertig werden, jedoch etwas langsamer unterwegs sind. Vermutlich haben die Bespannungen etwa 10 bis 15 km am Stück gezogen. Danach wurden nach etwa 1 bis 1½ Stunden die Pferde gewechselt (gegen die mitgeführten Ersatzpferde) bei einer etwa 1 Stunde Rast. Diese Verfahrensweise war wohl üblich. Daraus kann man eine theoretische Tagesleistung von 40 bis 50 km ableiten. Dazu kommen noch die Rastzeiten und Ruhetage.

Der Pferdewechsel

Im Jahre 1814 wurden die Staatsgüter/Ämter wieder preußisch. So liegt nahe, daß diese in die Logistik des Vorhabens einbezogen wurden. Das gilt insbesondere für den nach ein bis drei Tagesmärschen notwendigen Pferdewechsel. Aber auch für Ruhetage für Roß und Reiter des gesamten Zuges in sicherer Umgebung.

In die Überlegung einbezogen wurde, daß große Staatsgüter bzw. Ämter in der Lage gewesen sein könnten, die erforderlichen Pferde vorhalten zu können, zumal die benötigten Kaltblutpferde ohnehin zur Standardausrüstung der Landwirtschaft gehörten. Einem Pferdetausch stand da nichts mehr im Wege. Denkt man aber an den großen Bedarf an Pferden, während des Krieges, ist die Bereitstellung sicherlich eine schwere Aufgabe der Ämter gewesen.

Diese Überlegung gilt natürlich für alle Ämter an der Strecke. So liegt auch nahe, daß dafür das Amt Cochstedt genutzt wurde. Dafür spricht auch, daß vom direkten Weg nach Schönebeck extra auf den Gröninger Weg nach Cochstedt abgebogen wurde; eventuell mit dem Ziel: Amt Cochstedt. Hier war der Amtmann August Lastrop, von 1812 bis 1854 für das genannte Amt zuständig. Ein Vorgang Quadriga oder eine Übernachtung ist jedoch für 31.5./1.6.1814 bislang nicht in den Akten nachweisbar, ist aber nach der Angabe in der Cochstedter Chronik anzunehmen. Den Verlauf der interessantesten Abschnitte Halberstadt – Cochstedt und Cochstedt – Schönebeck/Elbe zeigen die beiden Karten.

Wo sind eigentlich Wagen und Fuhrleute geblieben?

Der nachfolgende Verbleib der schweren Frachtwagen und der französischen Fuhrleute hat sich im Dunkel der Geschichte bisher verloren. Eine Rückführung der Frachtwagen nach Paris dürfte wohl nicht geschehen sein. Ein Verkauf in Berlin oder auch an die Armee ist ohne Nachweis.

Wie die Fuhrleute nach Hause kommen, war wohl ihre Sache?

Auch über den Dank an dem Leutnant Machoi aus traditionsreicher preußischer Familie gibt es keine Nachrichten.

Dagegen bekam der Generalfeldmarschall Blücher ein Haus am Pariser Platz, als Dank für Waterloo, aber direkt neben der Quadriga auf dem Brandenburger Tor, auf dem Gelände des 1957 abgerissenen Hauses steht heute die Botschaft der USA.

Quellennachweise

- 1) Quadriga in Halberstadt
In: Emma zur Unterhaltung und Belehrung, Hsg. Reese, K.-A.
Verlag Vogler, Halberstadt 1819, Heft 2, Seiten 95-102
- 2) Hoffmann, F.W.: Geschichte der Stadt Magdeburg, Bd.1+ Bd.2; Verlag
Baensch, Magdeburg 1856
- 3) Wegweiser durch die Sammlungen des Königlichen Zeughauses in Berlin,
Berlin 1884, Verlag Moeser
- 4) Wolter, F.A.: Geschichte der Stadt Magdeburg von ihrem Ursprung bis auf
die Gegenwart, Fabersche Buchdruckerei 1890, Magdeburg
- 5) Arndt, G.: Chronik von Halberstadt, von 1801 – 1850, Verlag
Schimmelburg, Halberstadt 1908, Seiten 46+47
- 6) Schernikau, W.: Chronik der Stadt Schönebeck a. Elbe
Verlag Th. Wulfert Schönebeck 1910
- 7) Siefert, E. von: Aus der Geschichte des Brandenburger Tores und der
Quadriga; In: Schriften des Vereins für die Geschichte Berlins, Heft XLV
Berlin, 1912, Verlag des Vereins
- 8) Kohte, J.: Die Wiederherstellung des Siegeswagen auf dem Branden-
burger Tor in Berlin im Jahre 1814, Die Denkmalspflege 16(1914)10,
S.73-75
- 9) Leihmann, H.: Deitweg und Dynastiensitze beiderseits der Oka, wiss.
Beilage zur Braunschweiger Landeszeitung 1921, 15/16
- 10) Carsted, S.: Atzendorfer Chronik, in: Bd.6 der Geschichtsquellen der
Provinz Sachsen und des Freistaates Anhalt, Verlag der Historischen
Kommission, Magdeburg 1928
- 11) Wunderling, G.: Chronik des Bördedorfes Welsleben, Bd.1, Verlag Th.
Wulfert, Schönebeck, 1933; Bd.2 1935
- 12) Huschenbett, F.: Geschichte der Landgemeinde Diesdorf; in: Aus
vergangenen Tagen, Selbstverlag 1934
- 13) Macco, H.F.: Die Rückkehr der Quadriga vom Brandenburger Tor aus
Paris, in: Mitteilungen des Vereins für Geschichte Berlins, 55(1938)3, S.
112-113
- 14) G. Behrens, E. Sternberg, H.-J. Ziegler: 1050 Jahre Cochstedt -
Kurzchronik, Sofortdruck Brommecker Aschersleben, 1991
- 15) Bartmus, H.-J.; Kathe, H.: Kleine Geschichte Sachsen- Anhalts,
Mitteldeutscher Verlag, 1992
- 16) Demps, L.: Meisterwerke Berliner Baukunst, Bd.3; Das Brandenburger
Tor. Ein Symbol im Wandel. Verlag Braun, 2003

- 17) Demandt, B.: Metamorphose eines Tores, Pegasus- Onlinezeitschrift 2004
- 18) Clough, P.: Aachen – Berlin – Königsberg, eine Zeitreise entlang der alten Reichsstraße, Verlag btb, München, 2009
- 19) Fütterer, P.: Wege und Herrschaft, Verlag Schmidt+ Steuer, Regensburg 2016
- 20) Lachmuth, U.: Wasserburg Egelin, Ebeling, M.: Chronik, 1902
- 21) Magdeburgische Zeitung 70 Stück, 4. Juni 1814, Seite 1
- 22) Magdeburgische Zeitung 71 Stück, 7. Juni 1814, Seite 1

Die Fotos und Karten

- a) Kurt Müller: Alte Ansichtskarte; Siegeswagen auf dem Brandenburger Tor
- b) Kurt Müller: neuer umverlegte Gröninger Straße in Cochstedt, 2017
- c) Kurt Müller: Gröninger Straße (alte Straßenführung, heute Sackgasse)
- d) Kurt Müller: altes Straßenschild an alter Gröninger Straße
- e) Kurt Müller: Foto: Am Weißen Tor in Cochstedt, 2017
- f) Internet Astro Geomantie: Brandenburger Tor
- g) Edgar Barth: Plan der Strecke Halberstadt-Cochstedt mit Gröninger Weg
- h) Edgar Barth: Plan der Strecke Cochstedt-Schönebeck/Elbe