

Retourkutsche mit anhaltinischem Umbogen

Rückblick

In der Chronik der kleinen 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.

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

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. Der Siegeswagen vom Berliner Brandenburger Tor, die berühmte Quadriga, wurde von Paris nach Hause geholt (7). Leider war das auch schon alles mit den Informationen der Chronik.



a) Historische Postkarte

Als „Retourkutsche“ war die Rückführung der Quadriga von Paris nach Berlin in die preußische Geschichte eingegangen.

Die durch Kaiser Napoleon nach seinem Sieg 1806 über Preußen 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 in Rom mit der Darstellung der Minora des israelischen Volkes, Görings Raubzüge durch Europa, Schliemanns Funde nun in Russland, der Dreisprachenstein von Rosetta in London, man kann wohl Bibliotheken damit 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 Siegessäule eingefordert haben, zumal die Idee 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).

Die Quadriga, damals noch allgemein Siegeswagen genannt, wurde als Zierrat auf dem Brandenburger Tor, welches von 1789-1793 als Abschluss der Prachtstraße „Unter den Linden“ erbaut wurde, nach Vorlagen von Johann Gottfried Schadow gefertigt.(7)

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

Die Demontage und der Transport nach Paris auf Befehl Napoleons durch besagten Denon wurde ab 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 Restaurierungs-arbeiten durch, deren imposante Rechnungen schließlich bezahlt wurden und noch erhalten sind. (7) Dann kam die Quadriga in den Louvre zur Ausstellung. Eine angedachte Aufstellung auf einen neuen Triumphbogen oder in St. Denis erfolgte jedoch nicht.

Beim Einmarsch der Preußen am 31. März 1814 in Paris suchten die jetzigen Sieger nun ihrerseits nach entwendeten Kunstdenkmälern. So wurde die Quadriga schnell gefunden.

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

Der Feldmarschall Blücher meldete den Fund dem König Friedrich Wilhelm III., der umgehend die Rückführung anordnete.

Schnell 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.

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

Von Paris aus wurde der Tross Ende April 1814 auf dem Weg gebracht. Am 4. Mai 1814 waren sie schon in Brüssel.

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

Es ging also über Saint-Quentin nach Brüssel und weiter über Lüttich nach Aachen. 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 Rhein-übergang in Düsseldorf am 11. Mai mittels 6 Fähren 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. Diese und andere Fragen sind im Abschnitt > Betrachtungen zur Logistik < zusammengefasst.

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).

Um dem Rückzug dieser Soldaten aus dem Wege zu gehen, war der Umweg wohl die richtige Wahl (12).

In Halberstadt wurde wegen der Enge der Tore am Burchardtor Halt gemacht (5). 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 (1; 5).



b) Neue umverlegte Gröninger Straße/Weg in Cochstedt 2017



c) Alter Teil der Gröninger Straße/Weg (heute Sackgasse).



d) Das alte Straßenschild Gröninger Straße



e) Am weißen Tor in Cochstedt 2017

Nun kommt Cochstedt ins Spiel.

Nach dem kurzen Halt in Halberstadt kam der Tross auf seinem weiteren Weg, einen uralten Handelsweg folgend in Richtung Schönebeck über Kloster Gröningen, dort über die 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 erreichte der Tross das Städtchen Cochstedt noch am 31. Mai 1814 über besagten Gröninger Weg.

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

Danach ging es wohl weiter in die Lindenstraße, welche breit genug rund bei nur leichter Steigung befestigt war, in östlicher Richtung. Der alternative Weg durch die enge Böklinger Strasse, ebenfalls in östlicher Richtung, war aber eher unwahrscheinlich, weil das Tagesziel logischerweise das Am Cochstedt gewesen sein könnte.

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

Diese Annahme wird durch die Zeitangaben für Cochstedt und Egelu sowie das Abbiegen von der Grundrichtung Schönebeck nach rechts auf den „Gröninger Weg“ gestützt.

Der Handelsweg führt von Cochstedt unbefestigt als alter „Holzweg“ weiter in Richtung Groß Börnecke (Preußisch Börnecke). Von Cochstedt aus ist dieser direkte Weg zur Weiterfahrt nicht belegt. Der Tross scheint aber nach Erreichen der Fernstraße, der heutigen B 180, im Nahbereich von Schneidlingen links nach Norden abgebogen zu sein um später wieder in die Grundrichtung nach Schönebeck einzuschwenken.

In einen Zeitungsartikel vom 4. Juni 1814 wird die Fahrt durch Egelu nach Bleckendorf, heute Egelu Nord, (Bodeübergang) mit 6 Wagen, 50 Pferden und

40 Soldaten sowie dem besagten Leutnant Machui und Fuhrleuten auf den 1. Juni 1814 datiert (20).

In der Magdeburgischen Zeitung vom 4. Juni 1814 wird der Weg der Quadriga von Halberstadt, Egeln nach Schönebeck genannt (21). Ebenso in der Zeitung vom 7. Juni der bejubelte Weg am 2. Juni nach dem Elbübergang und ebenso der Weg am 3. Juni von Gommern in die bestimmungsgemäße Richtung (22). 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.

Der Tross kam jedenfalls am 2. Juni von Welsleben kommend am Hafen an. Bekannt ist weiter der Elbübergang mit einer Schiffsbrücke bei Schönebeck vom 3. Juni (6). Auch zu Übernachtungen zwischen Cochstedt und Berlin hat sich bisher kein Nachweis finden lassen. Magdeburg scheidet auf jeden Fall aus. (2,4) Gerade die Station Magdeburg wird in den neueren Veröffentlichungen zum Weg der Quadriga genannt (16; 17). Die genannte Notiz vom 4. Juni in der Magdeburgischen Zeitung schließt dies jedoch eindeutig aus.

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

Es folgten Potsdam, dann Zehlendorf und darauf schließlich das Jagdschloß Grunewald am Königsweg. 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 Eiserne Kreuz entwarf, das nun im Eichenkranz am Kopf der Parierstaange seinen Platz fand, während auf dem Eichenkranz ein gekrönter Preußischer Adler seine Schwingen ausbreitete.

Die ehemaligen Trophäen, 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 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.

Der gefangene sächsische König, Friedrich August I., Bundesgenosse Napoleons, bat den preußischen König wegen der Feierlichkeiten Berlin verlassen zu dürfen (16;17).



f) Brandenburger Tor, Foto: Astro Geomantie.

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 via 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. 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 nachweisbar, ist aber auch nicht auszuschließen. Den Verlauf der interessantesten Abschnitte Halberstadt – Cochstedt und Cochstedt – Schönebeck/Elbe zeigen anschließenden Bilder.

Wo sind eigentlich Wagen und Fuhrleute geblieben?

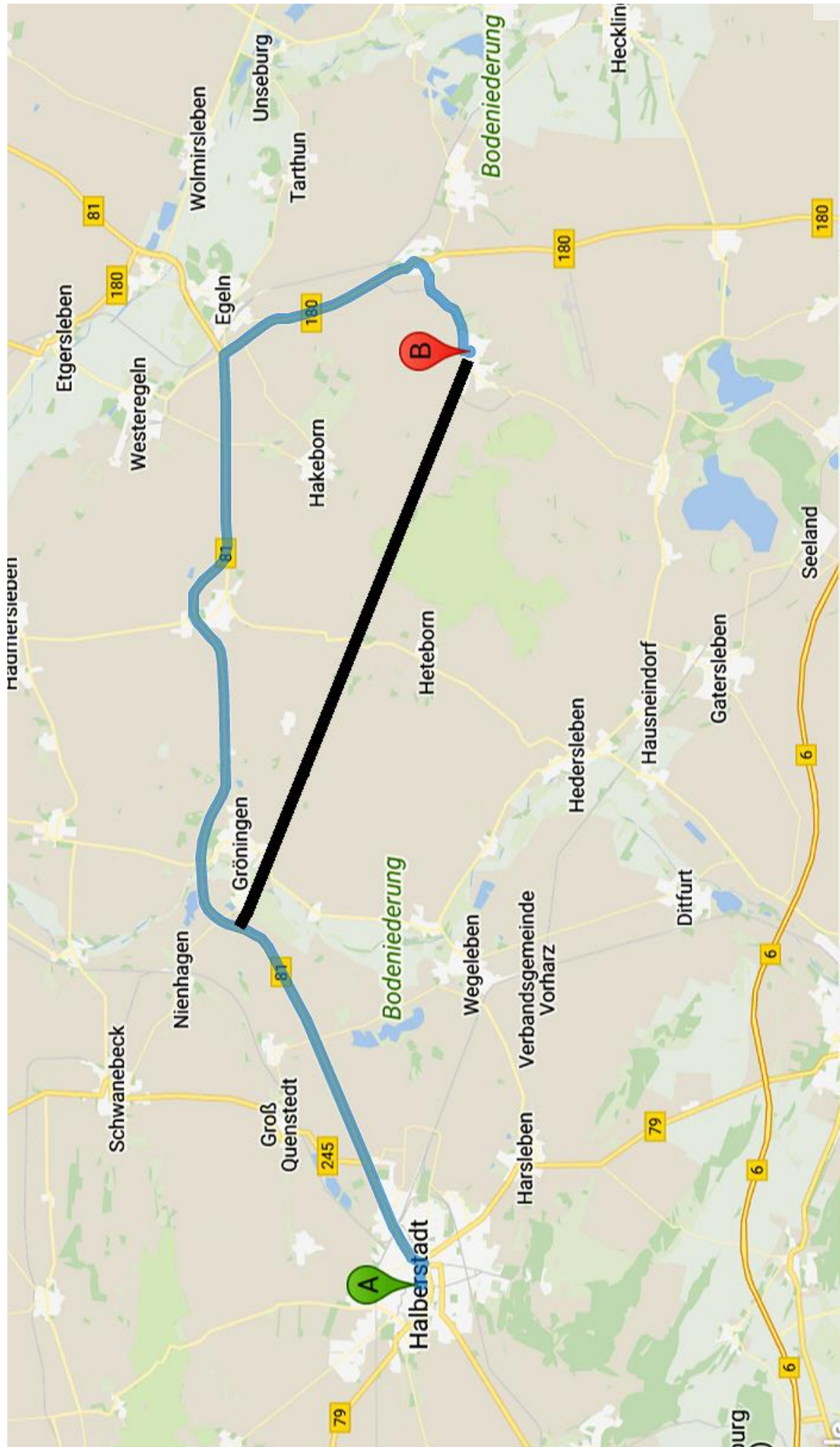
Nach den Unterlagen ist der Wagentross komplett im Jagdschloss angekommen.

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.

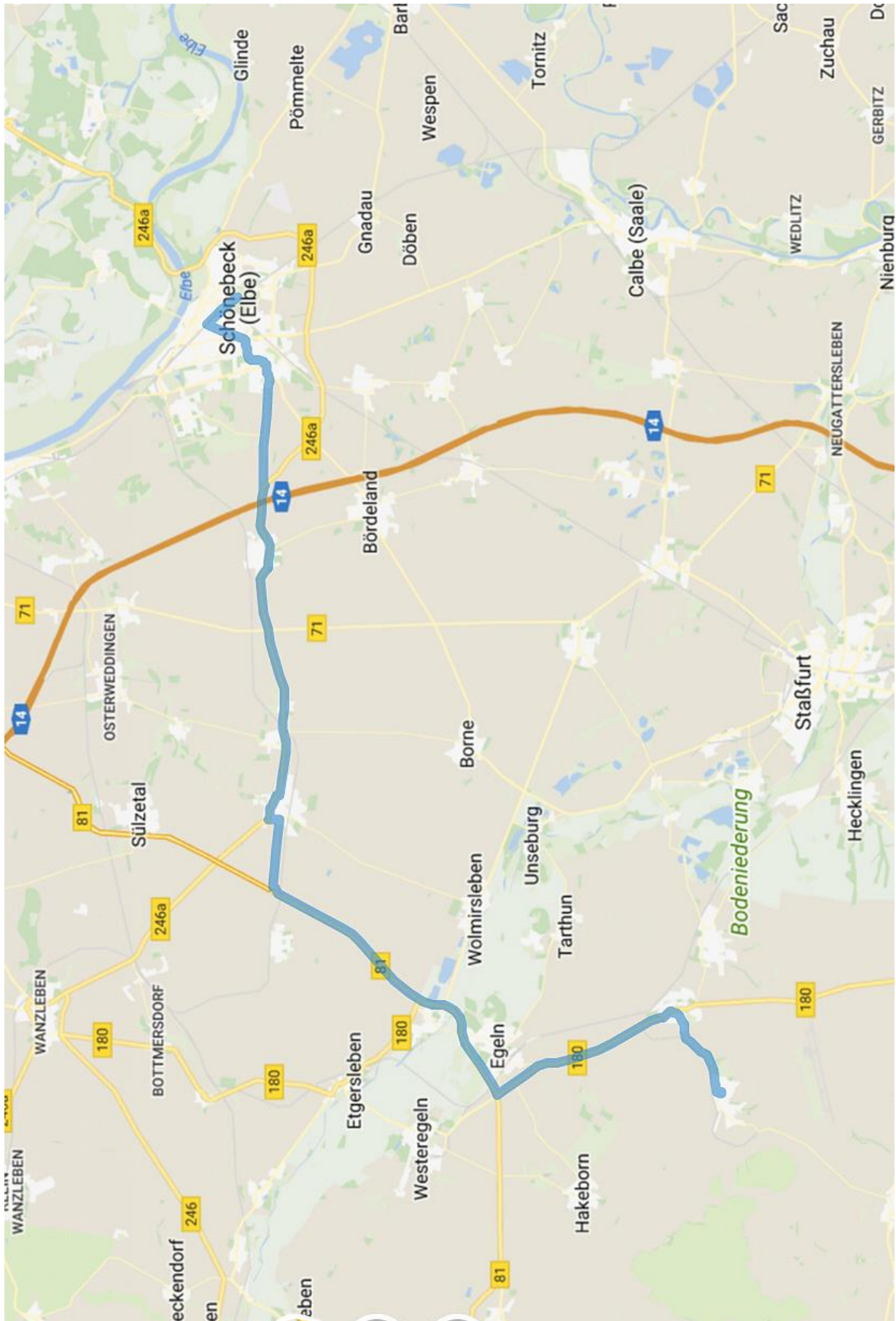
Wie die Fuhrleute nach Hause kommen, war wohl ihre Sache?

Auch über den Dank an dem Leutnant gibt es keine Nachrichten.

Dagegen bekam der General Blücher ein Haus am Pariser Platz.



g) Halberstadt-Cochstedt mit der Abbiegung auf den Gröninger Weg (schwarze Linie)



h) Cochstedt-Schönebeck/Elbe (ab Egelin weiter auf die ursprüngliche Strecke nach Schönebeck/Elbe)

Quellennachweise

- 1) Quadriga in Halberstadt
In: Emma zur Unterhaltung und Belehrung, Hsg. Reese, K.-A.
Verlag Vogler, Halberstadt 1819, Heft 1-3
- 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
- 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 Brandenburger Tor in Berlin im Jahre 1814, Die Denkmalspflege 16(1914)10, S.73-75
- 9) Leihmann, H.: Deitweg und Dynastensitze 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 Egel, Ebeling, M.: Chronik, 1902
- 21) Magdeburgische Zeitung 70Stück, 4.Juni 1814
- 22) Magdeburgische Zeitung 71Stück, 7.Juni 1814

Die Fotos:

- 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