

# Quadriga bei der Retourkutsche in Cochstedt

## Welch ein Ereignis für die Stadt Cochstedt

Ein Tross mit dieser Anzahl von Lastwagen mit ungewöhnlicher Größe zuzüglich einer beträchtlichen Anzahl berittenen Husaren war in diesem Bauerndorf keinesfalls erwartet worden. Man war überrascht. Da es preußische Reiter waren, gab es keine Angst in Cochstedt. Der Napoleon war ja gerade endgültig besiegt worden.

In der Chronik von 1991 der kleinen über 1000-jährigen Stadt Cochstedt steht diese erstaunliche Begebenheit, die man hier nimmer erwartet hätte. 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 des Transportes durch Cochstedt 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 entlangkam und durch Cochstedt fuhr.

### **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.**

Auszug aus der Chronik von Cochstedt zum 1050jährigen Jubiläum



Das alte Straßenschild hängt noch heute dort.

Der Wagentross transportierte ein für Deutschland, seinerzeit für Preußen, ein äußerst wichtiges Staatssymbol. Die Wege waren mühselig und die meisten Straßen noch unbefestigt. Beleuchtung und Hinweisschilder nicht vorhanden.

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

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



Die Quadriga. (Historische Postkarte)

Als „Retourkutsche“ ist 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 Menora des israelischen Volkes, Görings Raubzüge durch Europa, Schliemanns Funde nun in Russland, der Dreisprachenstein von Rosetta in London, französische Kanonen an der Siegessäule in Berlin, man kann wohl in allen Museen der Welt vereinnahmtes finden und mit den Nachweisen heute in Bibliotheken darüber fündig werden.

Die freiwillige Rückgabe der Bilder der Dresdner Galerie 1956 durch die Sowjetunion ist da eine Ausnahme. Wir Deutschen können noch froh sein, dass die Franzosen nicht ihre Kanonen von der Berliner Siegessäule eingefordert haben, zumal die Idee dazu eigentlich schon von ihnen stammte.

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.

Die Quadriga, damals noch allgemein Siegeswagen genannt, wurde als Zierrat auf dem Brandenburger Tor, welches von 1789-793 als Abschluss der Prachtstraße „Unter den Linden“ erbaut wurde, nach Vorlagen von Johann Gottfried Schadow gefertigt.

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. Besonders auffällig war dabei die eilig gefolgte Kaiserinnengarde von Kaiserin Josephine.

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 hin zum Louvre.

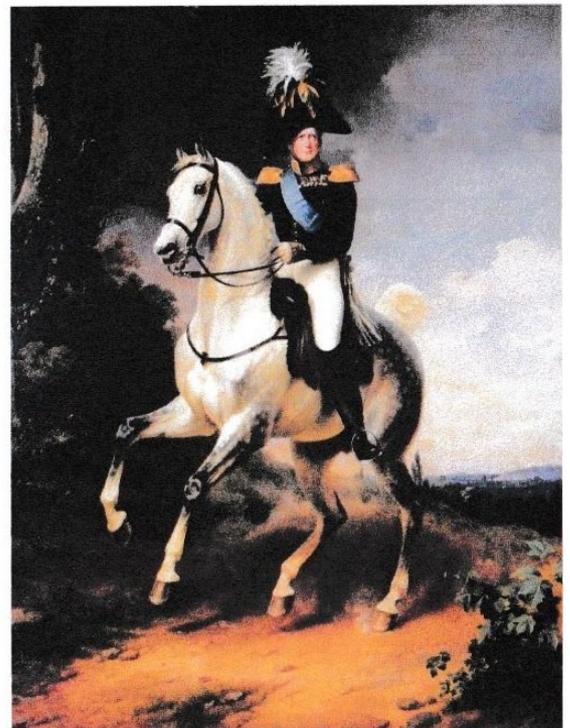
Hier kamen die in 12 riesigen Kisten verpackte Quadriga am 17. Mai 1807 an.

Im Louvre führte man bis 1808 Restaurierungsarbeiten durch, deren imposante Rechnungen erhalten sind und schließlich aus den Preußen auferlegten Kriegskosten bezahlt wurden. Dann sollte die Quadriga in den Louvre zur Ausstellung kommen. Das scheint nicht erfolgt zu sein, denn der Marschall Blücher musste die Quadriga erst dort suchen lassen. Eine angedachte Aufstellung auf einen von Napoleon den Soldaten versprochenen neuen Triumphbogen oder in der Grablege St. Denis der französischen Könige erfolgte jedoch auch nicht. Der berühmte „Arc de Triomphe“ wurde erst 1836 unter den französischen König, Louis-Philippe I., 1773-1850, fertiggestellt.

Beim Einmarsch der Sieger über Napoleon, Preußen und Russland, am 31. März 1814 in Paris suchten die jetzigen Kriegsgewinner nun ihrerseits nach ihnen entwendeten Kunstdenkmälern.



König Friedrich-Wilhelm III. von Preußen  
1770 – 1840



Zar Alexander I. von Russland  
1777 - 1825

Eine Erklärung für den frühen Tod von Josephine am 23. Juni 1814 soll der gemeinsame Besuch der beiden Sieger in ihrem Schloss Malmaison sein. Sie hatte sich stark erkältet und verstarb daran. Wenn man die Gemälde von Josephine sieht, kann man aus ihrer Bekleidung daraus entsprechend Schlüsse ziehen.

Nach Befehl hatten die Helfer von Marschall Blücher die Teile der Quadriga doch schnell gefunden. Wohl irgendwie nach dem Transport von der Restauration verpackt gelagert in den Kellerräumen des Louvre.

Vor den Rücktransport hatte der gerade neu inthronisierte Louis XVIII. noch vom linken Pferd der Quadriga, das hatte ihn besonders gefallen, einen Abguss machen lassen.



Auf diese Kopie sitzt seither auf dem Denkmal für Heinrich IV. (Henri Quarte) am Pont Neuf der legendäre König.

(Dietmar Rabich / Wikimedia Commons / „Paris, Reiterstatue Heinrich IV. – 2014 – 1424“ / CC BY-SA 4.0)

Der Feldmarschall Blücher meldete den Fund der vollständigen Teile des Siegeswagen dem König Friedrich Wilhelm III., der nun umgehend die Rückführung anordnete. Es wurde ein Lastwagentross aus 6 extra großen Frachtwagen mit 15 Kisten, von französischen Fuhrleuten für einen Lohn von 17.000 Francs, unter dem Kommando des Leutnants von Machui und zunächst 25 Mann berittenen preußischen Militärs zusammengestellt.

Die Rückführung erfolgte nur auf dem Landweg. Zu kostbar war den König dieser Siegeswagen, als dass er irgendwo auf dem Wasserweg 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.

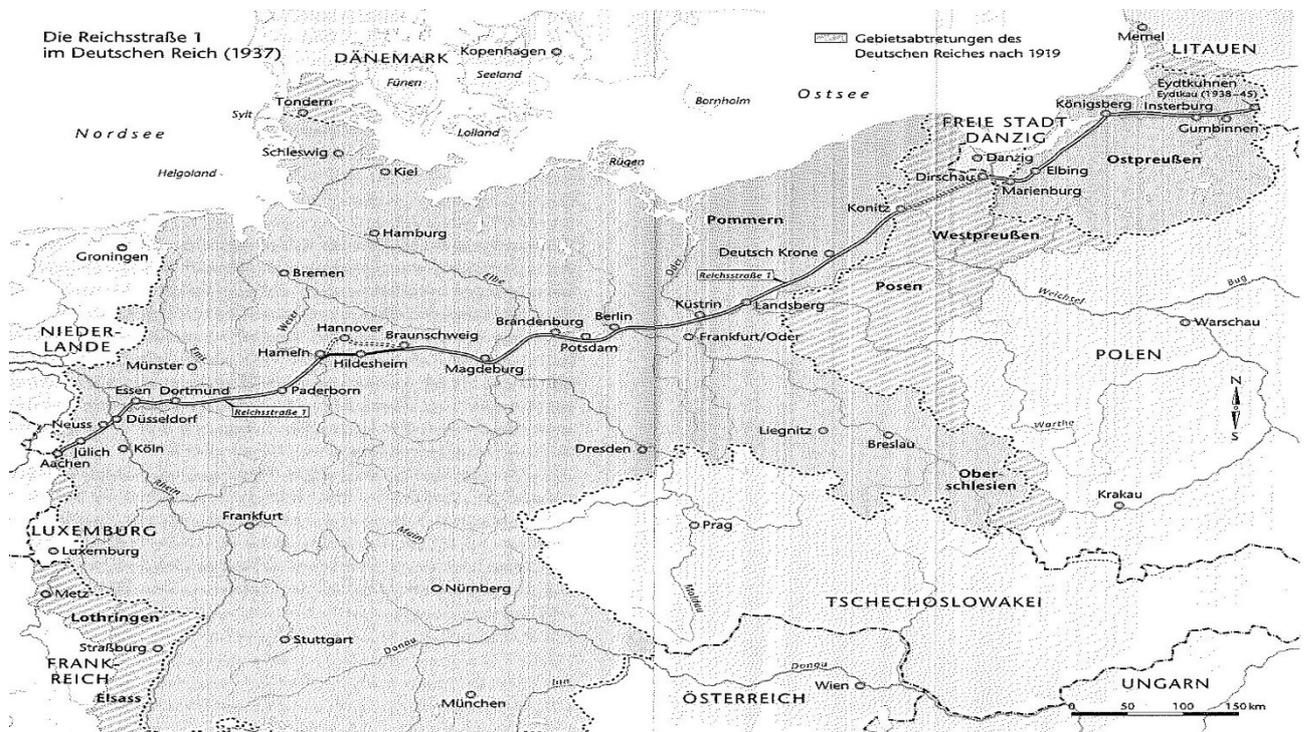
***Eine Ironie der Geschichte zeigte sich mit diesem 4. Ma! Am gleichen Tage betrat Napoleon sein Exil, die Insel Elba im Mittelmeer.***

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 Frankreich vergessen und endlich deutscher Boden erreicht.



Hinweisschild in Aachen zum Beginn der ehemaligen Reichsstraße 1  
(Chked Bundesstrasse1-Aachen-1981, „Bundesstrasse1-Aachen-1981“, Bildausschnitt von Dr. Harald Bartzack, [CC BY-SA 3.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/))



Die sogenannte Reichsstraße 1, seit 1934 so genannt.

(Chked Bundesstrasse1-Aachen-1981, Bildausschnitt von Dr. Harald Bartzack, [CC BY-SA 3.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/))

Nun ging es Richtung Berlin, mehr oder weniger entlang der späteren Reichsstraße 1. Teilweise auch entlang der Preußischen Poststraße bis Halberstadt und dann der Nutzung einer Altstraße als Umgehung der Egelner Mulde.

Der Rheinübergang in Düsseldorf am 11. Mai 1814 mittels 6 Fähren wurde ein großes Volksfest. Stolz wurde der Siegeswagen auf den Lastwagen als das Symbol Preußens gezeigt.

Nach der Rheinquerung wurden in Elberfeld am 12. Mai 1814 die 6 Wagen mit 32 Pferden bespannt. Auch die Anzahl der begleitenden Soldaten wurden erhöht.

Man konnte nicht sicher sein, dass französische Soldaten auf den Rückzug nicht noch marodierend durch die Gegend ziehen.

Der Transport kam schließlich bis Hannover. Hier wurde 3 Tage pausiert; warum, kann nur Feierlichkeiten vermutet werden. Die tägliche Fahrleistung des Wagentrosses war erstaunlich und verdient nähere Betrachtung.

Diese und andere Fragen sind im Abschnitt > **Betrachtungen zur Logistik** < zusammengefasst.

Die Reichsstraße 1 führte wie etwa heute die A2 nach Berlin über Braunschweig und Magdeburg nach Potsdam. Dieser Weg wurde aber nicht so genommen.

Die Magdeburger französischen Soldaten hatten einen späteren Auszugstermin und mussten sich selber versorgen. Nach der Siegesmeldung der Völkerschlacht stellte Magdeburg die Versorgung der Besatzung sicherlich sofort ein.

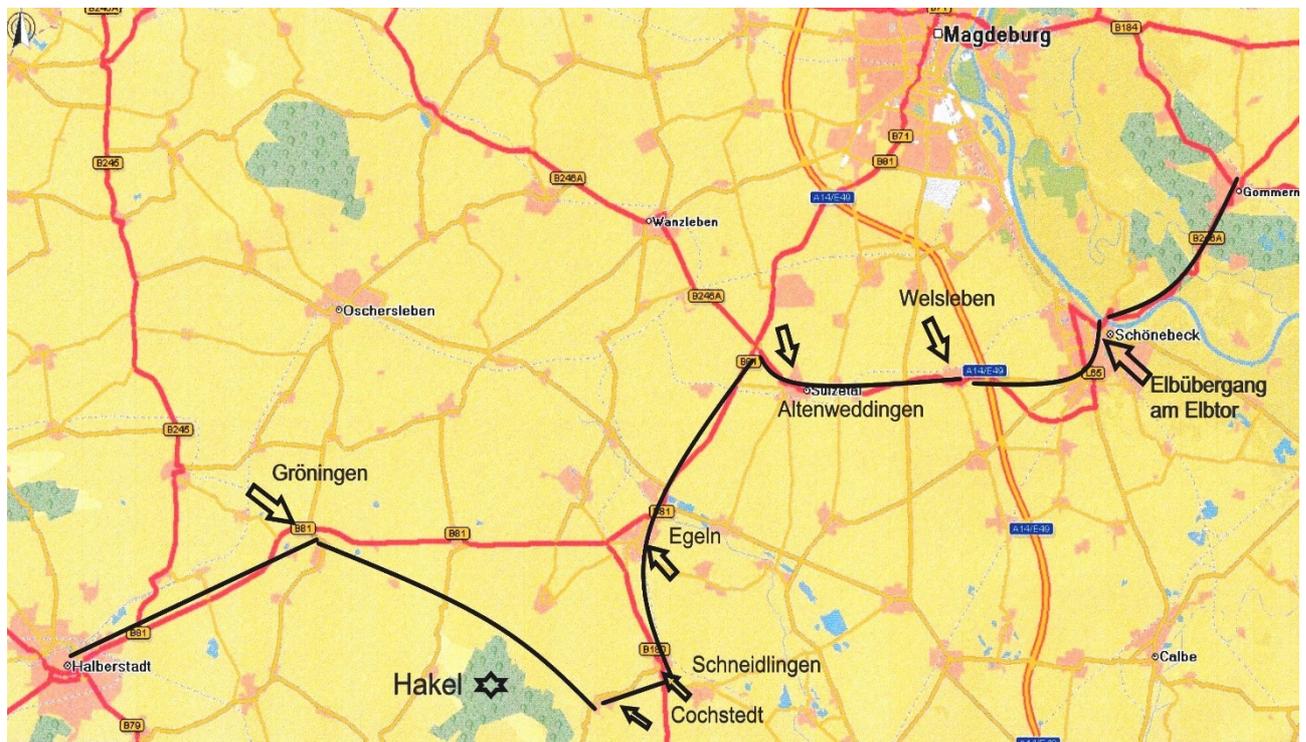
Zwangswise machte die Besatzung aber noch plündernde Ausritte zur eigenen Versorgung.

**Am 24. Mai 1814 wehten wieder die schwarz=weißen Preußenfahnen von den Magdeburger Türmen. Nach dem Friedens= schluß trat Magdeburg mit dem Sitz der königlichen Regierung an die Spitze der aus alten und neuen Landesteilen gebildeten preußischen Provinz Sachsen. Der Magdeburger Regierungsbezirk hat seitdem immer etwas vor Merseburg und Erfurt voraus. Es bestanden keine konfessionellen Gegensätze, auch waren die Magdeburger keine »Muß=Preußen«, denn Magdeburg wirkte ja als die Zusammenfassung alter geschichtlicher Territorien=Regierung in Niederfachsen.**

Hering, E.\ Chronik der Stadt Magdeburg\ Verlag Hübsch, Berlin !936\ Auszug\

## Magdeburg wurde umfahren

Gewählt wurde stattdessen eine entschieden andere Richtung. Es ging zunächst von Hannover nach Halberstadt. Der Feldmarschall Blücher veranlasste also einen größeren „anhaltinischen Umbogen“ um Magdeburg. Warum dieser Umweg erfolgte, ist nicht beurkundet, aber es war wohl die Erwägung „unsicherer Gebiete“ und erforderliche Sicherheiten im Spiel. Magdeburg war zuletzt die einzige Stadt, in der zunächst noch zwei Bataillone Franzosen in der Belagerung ausharrten. Nach der Abdankung am 2. Mai 1814 von Napoleon musste nun auf den nachfolgenden König Louis XVIII. eingeschworen werden. Am 23. April kapitulierten sie vor General Tauentzien, aber ihr Abzug aus der Stadt erfolgte erst am 23. Mai. Um dem Rückzug dieser Soldaten aus dem Wege zu gehen, war der Umweg wohl die richtige Wahl. Die Feierlichkeiten in Magdeburg vielen aus. Offiziell waren daran die zu engen Tore für die Schwerlastwagen schuld. In Halberstadt sollte es am Domplatz einen Empfang geben. Der war vorbereitet worden, wurde aber wegen der Enge der Tore abgebrochen und am Burcharditor Halt gemacht. Der Tross zog am 31. Mai den Anhaltinischen Umbogen entlang 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. Dieser Umweg ist sicherlich ein Altweg als eine Fortsetzung des westfälischen Hellweges in Richtung Staßfurt bei der Umgehung der Egelner Mulde als ein Hochwassergebiet der Bode. Dieser ostfälische Hellweg, so könnte man es nennen, geht vom westlichen Bodeübergang in Gröningen im Talweg des nördlichen Hakelrandes zum Kammweg der Bode ab Schneidlingen über Hecklingen nach Staßfurt zum östlichen Bodeübergang.



Skizze des Anhaltinischen Umbogen mit der Auslassung von Magdeburg (H. Bartzack

## 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 Hakestrand 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.



Alter Teil der Gröninger Straße/Weg (heute Sackgasse)



Neue umverlegte Gröninger Straße/ Weg in Cochstedt 2017

***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.***

Der Altweg ab Gröningen bis Schneidlingen war nicht befestigt. In der Stadt Cochstedt ist das anders. Hier war der Weg befestigt und bis Ausgang der Stadt auch für schwere Wagentransporte möglich. Über den kleinen Goldbach gab es eine sicherlich eine Brücke, welche den Knickpunkt im Straßenverlauf des Gröninger Weges und den Beginn der heutigen Lindenstraße kennzeichnet. Mögliche Ausweichwege wie die Böcklinger Straße sind zu eng für die Transportwagen.

Danach ging es weiter in die Lindenstraße, welche breit genug und bei nur leichter Steigung befestigt war, in östlicher Richtung. Das Tagesziel kann logischerweise nur das Amt Cochstedt gewesen sein könnte. Die Domäne war erst 1737 erneuert und gut ausgebaut. Pferde, Knechte und Schutzmannschaft konnten im Staatsgut, ehemals ein Rittergut, ausreichend gut versorgt worden sein. Auch wird ein Pferdewechsel für ausfallende Pferde des Wagenzuges und die Eskorte erfolgt sein.



Cochstedt Domäne 1



Herrenhaus



Eingang Ost



Domäne 1, das Torsiegel von 1737

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

Der Altweg führt von Cochstedt unbefestigt vorbei an Schneidlingen weiter als alter „Holzweg“ nach Groß Börnecke (Preußisch Börnecke). Der Tross ist aber nach Erreichen der Fernstraße, der ehemaligen Reichsstraße 81, der heutigen B 180, im Nahbereich von Schneidlingen links nach Norden in Richtung Egelu abgebogen.

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.

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

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. Am wahrscheinlichsten ist Altenweddingen als die Stelle der Abzweigung von der Magdeburger Richtung zu sehen. Der Tross kam jedenfalls am 2. Juni von Welsleben kommend in Schönebeck an. Beurkundet ist weiter der Elbübergang am Elbtor mit einer Schiffsbrücke vom 3. Juni 1814. Das diese Schiffsbrücke noch die von Marschall Ney 1806 errichtete Übergangsstelle ist, kann man annehmen.



Am 2. Juni 2000 wurde am Elbtor zur Erinnerung dieser Elbüberquerung der Quadriga Durch den Oberbürgermeister der Stadt eine Bronzetafel enthüllt. (Bronzerelief zur Elbquerung der Quadriga. Foto Britta Meldau).

Für erfolgten Zwischenhalt und Übernachtungen zwischen Cochstedt und Berlin hat sich bisher kein Nachweis finden lassen. Magdeburg scheidet auf jeden Fall aus. Gerade die Station Magdeburg wird in den bisherigen Veröffentlichungen als Halt auf den Weg der Quadriga genannt. Der Elbübergang in Schönebeck und die genannte Notiz vom 4. Juni in der Magdeburgischen Zeitung schließt dies jedoch eindeutig aus.

Nach der Elbquerung ging es über Plötzky nach Gommern und zur Reichstraße 1 weiter nach Ziesar. Damit war der anhaltinische Umbogen um Magdeburg beendet und die Reichsstraße 1 wieder erreicht.

Es folgten Potsdam, dann Zehlendorf und darauf schließlich das Jagdschloss Grunewald am Königsweg. Am 9. Juni 1814 kamen die Wagen dort an.

Herr J. F. Moser wurde 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 Parierstange seinen Platz fand, während auf dem Eichenkranz ein gekrönter Preußischer Adler seine Schwingen ausbreitete.

4085 b. Trophäe, in Kupfer getrieben, der Siegesgöttin auf dem Brandenburger Thor. 1794—1806. Seit 1814 ersetzt durch das eiserne Kreuz.

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



Aus der Göttin des Friedens, der Eirene, wurde die Siegesgöttin Viktoria mit den neuen Wahrzeichen Preußens und der Siegeswagen nun zur Quadriga.

## Siegesfeier in Berlin

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 mit der Quadriga gekrönte Mitteltor des Brandenburger Tores auf der Prachtstraße unter den Linden“ Berlins.



Siegesparade



Gedenkmünzen

## Interessante Folgen

Der Feldmarschall Gebhard Leberecht von Blücher, 1742 – 1819, wurde nach der Völkerschlacht am 19. Oktober 1813 zum Generalfeldmarschall der Preußischen Armee ernannt. Nach der Siegesfeier wurde er Fürst von Wahlstatt. Auf Drängen seines Chefs des Stabes 1815, von Gneisenau, eilte er Wellington in der Schlacht bei Waterloo noch rechtzeitig zur Hilfe. Der soll der Sage nach geäußert haben: „Ich wollte, es wäre Nacht, oder die Preußen kämen“ ! Blücher besetzte dann Paris.

Das Münchner Siegestor wurde von 1843 bis 1850 als Abschluss der Ludwigstraße erbaut. Auch es bekam eine Quadriga. Selbstverständlich mit der Bavaria und Bayrischen Löwen!

Der Sächsische König, Friedrich August I., 1750 – 1827, war als Verbündeter Napoleons in Preußen gefangen genommen. Er hat sich 1806 zum Ersten König von Sachsen erhoben. Zur Siegesfeier 1814 hat er sich vom König Friedrich Wilhelm III. von Preußen von der Teilnahme entschuldigen lassen. Der König wurde im 1815 aus der preußischen Gefangenschaft entlassen und traf am 7. Juni in Dresden ein.

König Friedrich August II., 1797 – 1854, wurde Nachfolger nach dem Tod 1836 vom König Anton. Als Neffe des Königs Friedrich August I. und des Königs Anton unterstützte er den Neubau eines neuen Königlichen Hoftheaters, der erste Theaterbau von Gottfried Semper, welcher 1841 mit Vorstellungen begann. Da gab es noch keine Quadriga als krönendes Objekt. Erst die in der heute bekannten Erscheinung von seinem Sohn Manfred 1878 aufgebaute Oper, mit dem umgestalteten Eingang gegenüber der Hofkirche bekam eine bronzene Quadriga. Der römische Streitwagen, besetzt von einem steuernden Mann, Dionysos, und einer Frau, Ariadne,, wird von vier Pantheren gezogen

## Prachtstraßen

Die Berliner Straße „Unter den Linden“ wurde 1737 vollendet. Das Brandenburger Tor ist der Beginn der Prachtstraße und wurde 1791 eingeweiht.

Die Pariser „Avenue des Champs Elysees“ wird durch den Arc de Triomphe beendet. Dieser Triumphbogen wurde 1836 beendet.

Die Münchner „Ludwigstraße“ mit dem Siegestor am Ende und der Feldherrenhalle am Anfang wurde schon 1808 begonnen und 1850 mit dem Bau des Siegestriumphbogens beendet.

Der Bau der Dresdner „Prager Straße“ wurde 1853 beendet. Es gab kein Tor der Triumphbogen.

## Siegesparaden

Die Siegesparade von Napoleon vom 29. Oktober 1806 durch das Brandenburger Tor war prägend für eine neue Zeit der Kriegsführung. Der Beginn zu großen Heermassen im Krieg. Gegen Russland führte er über 600 000 Soldaten.

Die Truppenparade am 26. August 1813 in Dresden über die Augustusbrücke um die Ecke der Hofkirche sollte eine Erneuerung seiner militärischen Stärke vor der Schlacht bei Dresden vom 26. zum 27. August zeigen. In dieser Schlacht, sein letzter großer Sieg, starben etwa so viel Menschen wie beim Bombenangriff am 13. Februar 1945 auf Dresden. Es wurde ein Aufgalopp zu seinem Untergang. Noch heute suchen Touristen auf dem Fußweg der Kurve vor der Hofkirche den Pflasterstein mit einem **N** darauf, den Stehplatz von Napoleon.

Die Siegesparade vom 7. August 1814 in Berlin durch das Brandenburger Tor zeigte das erneuerte starke Preußen.

## Der zukünftige König von Schweden und Norwegen war 1806 in Cochstedt

Der letzte Besuch eines französischen Generals war in dem kleinen Ort fast 8 Jahre her.

### 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.

Chronik Cochstedt von 1991. Auszug

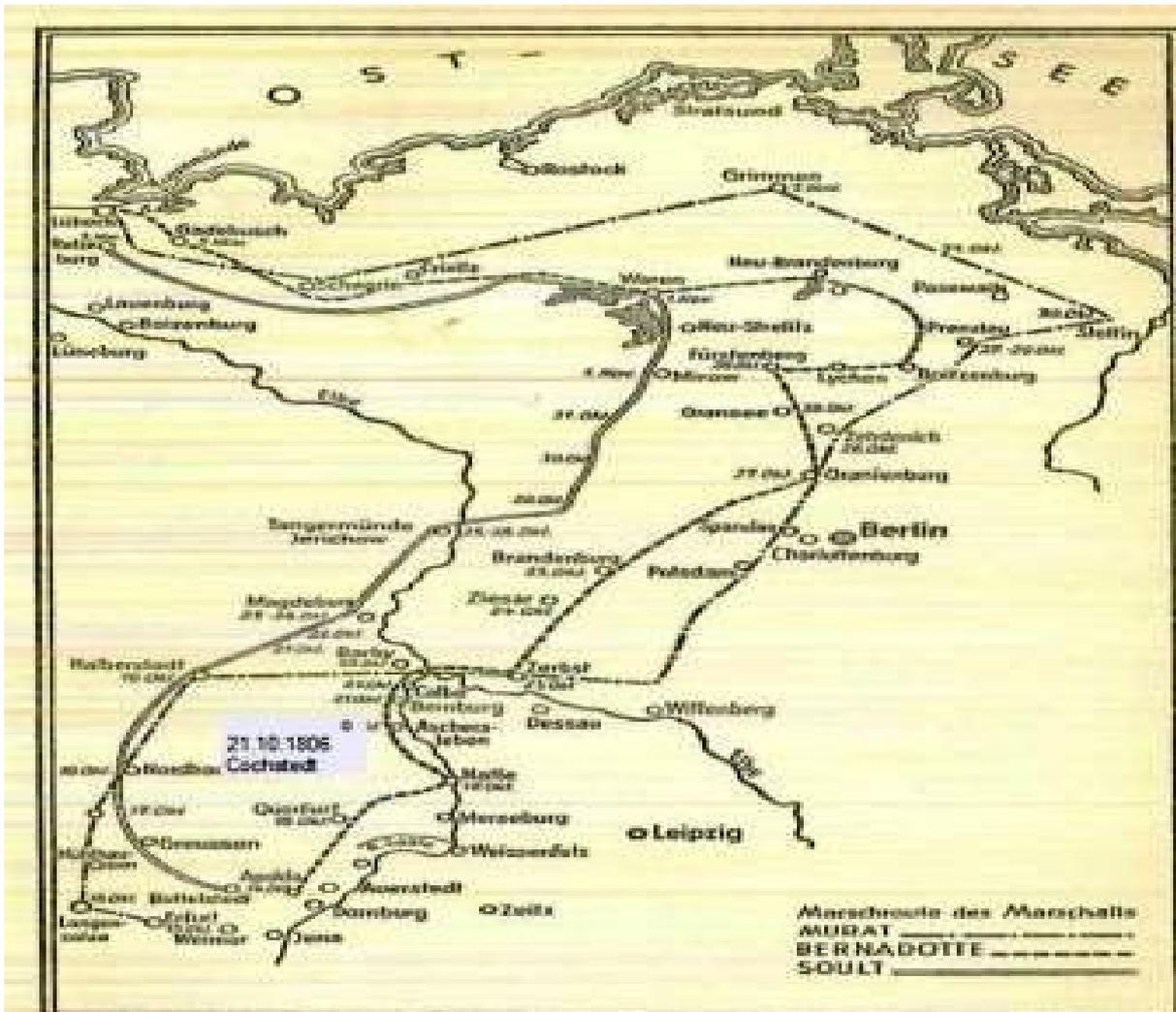
Der Marschall Bernadotte hatte im Herrenhaus der Domäne 1 mit Speis und Trank eine Nacht übernachtet. Die 1100 berittenen Begleitung wurden in den Bauernhäusern mit Beköstigung, sicherlich vor allem mit Getränken, forderungsgemäß untergebracht. Der Marschall und seine Schutztruppe übernachteten vom 21. Oktober zum 22. Oktober 1806 im Bauerndorf. Am 22. 10. war er schon in Zerbst.



Herrenhaus der Domäne 1 in Cochstedt, (Foto Privat)

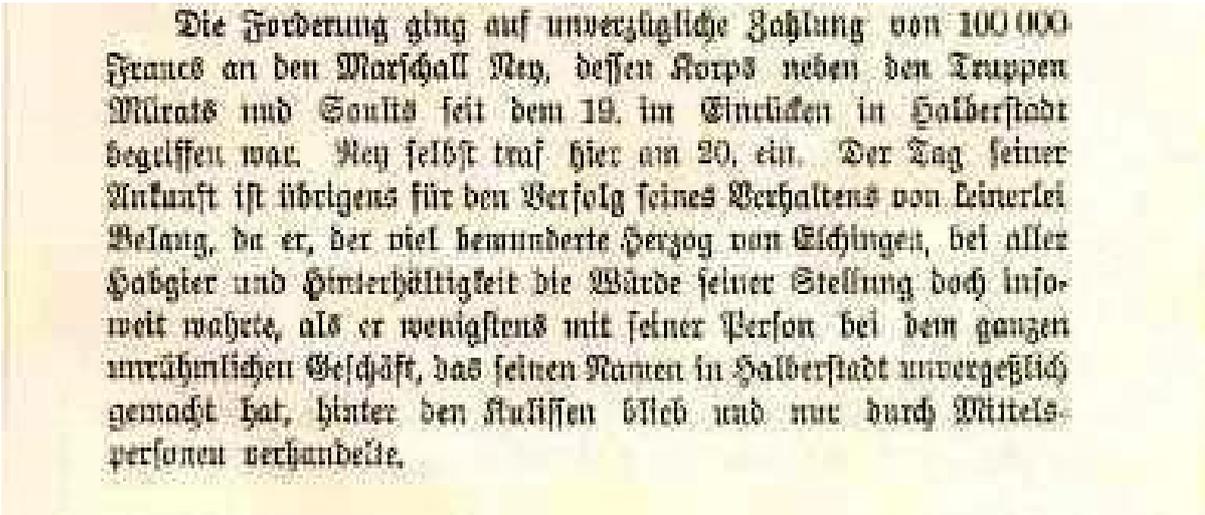


Eingangstor Ost der Domäne, (Foto Privat)



Marschwege 1806, Bernadotte in Cochstedt, in: Barton, D.F\ Bernadotte\ Verlag Goldmann, Leipzig 1936\ S.319\ Eintrag H. Bartzack\

Da keine diesbezüglichen Hinweise oder Klagen in der Chronik Cochstedt vermerkt sind, scheint es hier keine Probleme gegeben zu haben. Dazu gab es in einigen Nachbardörfern damals doch Probleme mit den Franzosen. Erpressungen zu Geldzahlungen für scheinheilig versprochene Schonungen vor Bombardierungen, Plünderungen und räuberische Soldateska. Aschersleben, Quedlinburg, Magdeburg und kleine Dörfer wie Westeregeln mussten zahlen und möglichst was schenken!

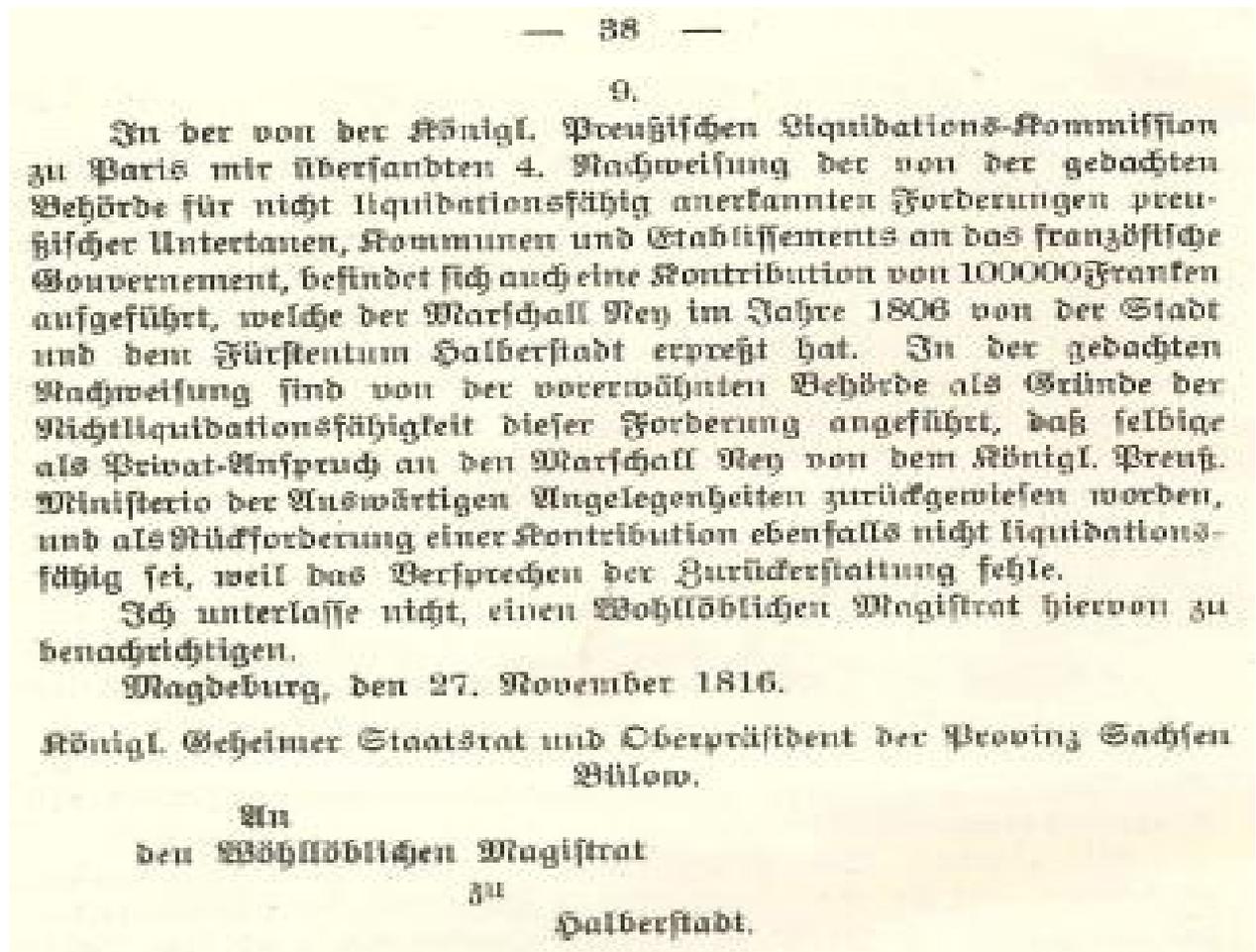


Die Forderung ging auf unverzügliche Zahlung von 100 000 Francs an den Marschall Ney, dessen Corps neben den Truppen Mirats und Soult's seit dem 19. im Eintritten in Halberstadt begriffen war. Ney selbst traf hier am 20. ein. Der Tag seiner Ankunft ist übrigens für den Verfolg seines Verhaltens von keinerlei Belang, da er, der viel bewunderte Herzog von Elchingen, bei aller Gabgier und Hinterhältigkeit die Würde seiner Stellung doch insoweit wahrte, als er wenigstens mit seiner Person bei dem ganzen unehrerlichen Geschäft, das seinen Namen in Halberstadt unvergeßlich gemacht hat, hinter den Kulissen blieb und nur durch Mittelspersonen verhandelte.

Marschall Ney fordert schon am 19. Oktober von Halberstadt 100 000 Francs  
Perle\ Erpressung Halberstadt\ Ausschnitt H. Bartzack\

Ney hatte eine Zeit dafür gelassen, diese Kosten der Kriegskasse Preußens für eine Rückzahlung anzuzeigen. Nur mit so einer Anzeige bestand die Chance eine Rückerstattung.

Nach dem Sieg in den Befreiungskriegen wollten natürlich diese Städte und Ortschaften ihre Auslagen zurückerhalten. Das war nur selten gelungen.



Die Rückforderung wurde erst nach der Erschießung des Marschalls Ney abgelehnt.  
(Perle, Erpressung Halberstadt)

Marschall Ney, Der Tapferste der Tapferen, so genannt durch Napoleon in der Verbannung, war auch Erpresser von Magdeburg. Da er die preussische Festung möglichst kampfflos einnehmen sollte, versuchte er wiederholt dessen Kommandanten zu erpressen. Dazu benutzte er das gerade 1795 fertiggestellte Gradierwerk in Schönebeck. Es war mal das längste geradlinige Gradierwerk der Welt. Er muss die Idee dazu in Calbe gehabt haben. In seinem Hauptquartier in Calbe konnte er es wohl gut bewundern. Er verlangte von Magdeburg für dessen Schonung 33.000 Francs. Gegenüber seiner Forderung gegen Halberstadt deutlich weniger. Er wollte sicherlich den Magdeburgern damit zeigen, er ist auch zur Milde und Versöhnung offen.

Er konnte auch anders.

In Gatersleben schonte er ein Bauernhaus durch einen einfachen Zettel am Tor mit seiner Unterschrift vor der Plünderung. Warum ist leider unklar. Der Zettel, genannt in den Unterlagen zur Erpressung Halberstadts, ist nicht auffindbar.

Neys Ende ist verständlich, aber irgendwie tragisch! Nach der Rückkehr Napoleons 1815 aus Elba ging er wie der Schwager Napoleons, Marschall Murat, zu Napoleon über. Den Eidbruch gegenüber dem französischen König Louis XVIII vom Mai 1814 wurde ihm zum Verhängnis.



La\_Mort\_du\_Maréchal\_Ney (Bild von 1868)  
(Erschiessung am 7. Dezember 1815 in Paris)

## 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 Egelin (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.

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

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.)

Ausschnitt aus Arndt-Chronik Halberstadt, Seiten 46-47. \ H. Bartzack\

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 gegebenenfalls die Rastzeiten und Ruhetage.

## **Der Pferdewechsel**

Im Jahre 1814 wurden die Staatsgüter/Ämter, also die Domänen, 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. Die Domänenkammer des Preußischen Königs wird es gewusst und akzeptiert haben müssen. Sie waren gerade von den Franzosen und deren Ausplünderungen befreit worden.

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 den 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?**

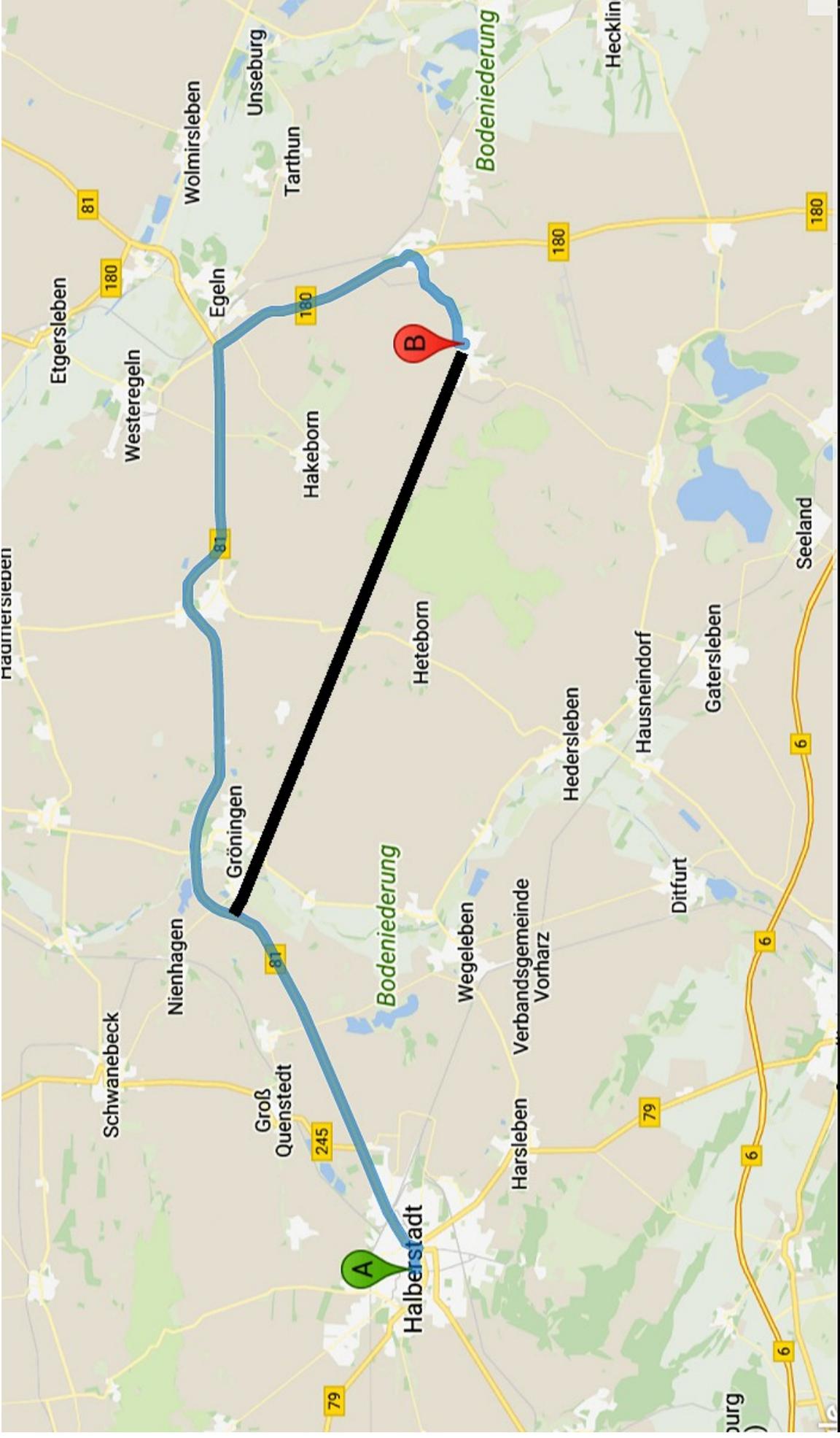
Nach den Unterlagen ist der Wagentross komplett im Jagdschloss angekommen.

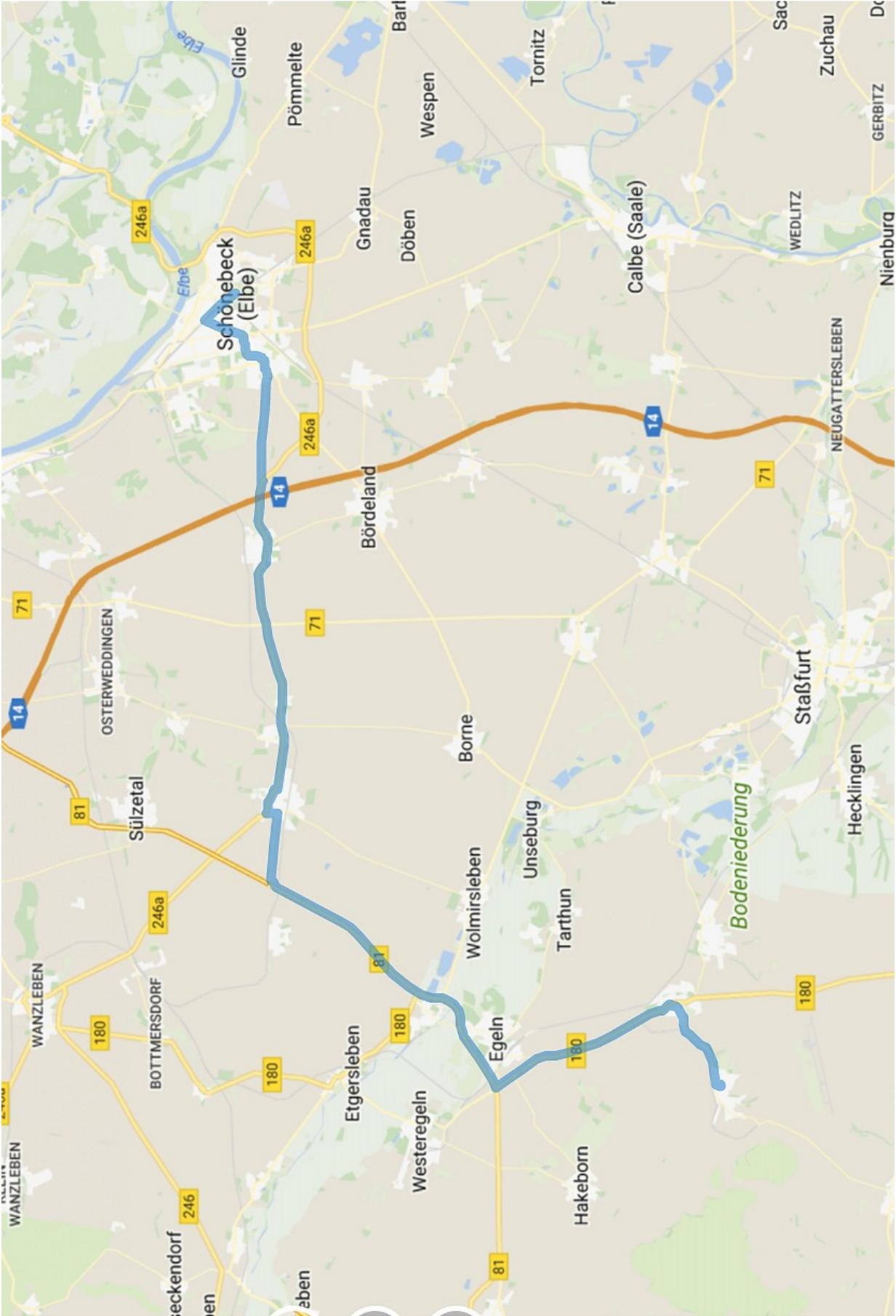
Der nachfolgende Verbleib der schweren Frachtwagen und der französischen Fuhrleute hat sich im Dunkel der Geschichte bisher verloren. Eine Rückführung der Frachtwagen nach Paris dürfte wohl nicht geschehen sein.

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

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

Dagegen bekam der Feldmarschall, der „Marschall Vorwärts“ einen Fürstentitel und ein Haus am Pariser Platz. Gleich dort, wo heute die amerikanische Botschaft steht. Nach dem Sieg bei Waterloo war nun ernannter Generalfeldmarschall Blücher. Er überlebte diese Ehrungen nur kurze Zeit. Der Held der Befreiungskriege in Deutschland verstarb 1819.





## Literaturquellen

- 1) Arndt, G.\ Chronik von Halberstadt, von 1801 – 1850\ Verlag Schimmelburg, Halberstadt 1908\
- 2) Bartmus, H.-J.; Kathe, H.\ Kleine Geschichte Sachsen- Anhalts\ Mitteldeutscher Verlag, 1992\
- 3) Behrens, G.; Sternberg, E.; Ziegler, H.-J.\ 1050 Jahre Cochstedt - Kurzchronik, Sofortdruck Brommecker Aschersleben, 1991\
- 4) Barton, D.F\ Bernadotte\ Verlag Goldmann, Leipzig \ 1936\
- 5) Carsted, S.: Atzendorfer Chronik\ in: Bd.6 der Geschichtsquellen der Provinz Sachsen und des Freistaates Anhalt\ Verlag der Historischen Kommission, Magdeburg 1928\
- 6) Clough, P.\ Aachen – Berlin – Königsberg, eine Zeitreise entlang der alten Reichsstraße\ Verlag btb, München, 2009\
- 7) Demandt, B.\ Metamorphose eines Tores\ Pegasus- Onlinezeitschrift 2004\
- 8) Demps, L.\ Meisterwerke Berliner Baukunst\ Bd.3\ Das Brandenburger Tor. Ein Symbol im Wandel\ Verlag Braun, 2003\
- 9) Fütterer, P.\ Wege und Herrschaft\ Verlag Schmidt+ Steuer, Regensburg 2016\
- 10)Grell, O.; Zimmermann, R.\ Preußische Poststraßen und preußische Postmeilensteine\ Free Download in <https://docplayer.org/>
- 11)Hering, E.\ Chronik der Stadt Magdeburg\ Verlag Hübsch, Berlin 1936\
- 12)Hoffmann, F.W.\ Geschichte der Stadt Magdeburg, Bd.1+ Bd.2\ Verlag Baensch, Magdeburg 1856)
- 13)Höse, C.\ Chronik der Stadt und Grafschaft Barby\ Verlag Kropp, Barby, 1901\
- 14)Huschenbett, F.\ Geschichte der Landgemeinde Diesdorf\ in: Aus vergangenen Tagen\ Selbstverlag 1934)
- 15)Klitscher, E. \ Michel Ney - Soldat der Revolution - Marschall des Kaisers \ Saarbrücken Buchverlag Saarbrücker Zeitung, 1993\ Slub-DD Code 20194140 Regal -2- 365, NO 5133 K65\
- 16)Kohte, J.\ Die Wiederherstellung des Siegeswagen auf dem Brandenburger Tor in Berlin im Jahre 1814\ Die Denkmalspflege 16(1914)10, S.73-75\
- 17)Lachmuth, U.\ Wasserburg Egel\ in: Ebeling, M.: Chronik, 1902\
- 18)Leihmann, H.\ Deitweg und Dynastien Sitze beiderseits der Oka\ in: wiss. Beilage zur Braunschweiger Landeszeitung 1921, (S.15-16)
- 19)Linßner, T.\ Die Schönebecker Quadriga\ Volksstimme Schönebeck 31.05.2000\
- 20)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\
- 21)Masner, K.; Hintze, E.\ Die historische Ausstellung zur Jahrhundertfeier der Freiheitskriege\ Selbstverlag Breslau 1916\
- 22)Magdeburgische Zeitung\ 70Stück, 4.Juni 1814\
- 23)Magdeburgische Zeitung\ 71Stück, 7.Juni 1814\
- 24)Ney, M.; Bulos, A. (Herausgeberin)\ Memoires du maréchal Ney, duc d'Elchingen, prince de la Moskowa\ Bd.2 \ Verlag Fournier Paris 1833 \ Slub-DD Code: XMAR682173\
- 25)Perle, F. \ Die Ney'sche Erpressung in Halberstadt: ein Beitrag zur Geschichte der Franzosenzeit und nachfolgender vaterländischer Beschwerden; nach archivalischen Quellen \ in: Jahresbericht der Oberrealschule zu Halberstadt, Programm Nr. 345. \ Halberstadt: Hoerling,1908\ Slub-DD Code:34787862\



(Bronzerelief zur Elbquerung der Quadriga. Foto Britta Meldau)

14. Die ehemaligen Trophäen, an einem Speer befestigte Helm, Panzer und 2 Schilde, landeten im Zeughaus, sind aber heute nicht mehr vorhanden.
15. Aus der Göttin des Friedens, der Eirene, wurde die Siegesgöttin Viktoria mit den neuen Wahrzeichen Preußens und der Siegeswagen nun zur Quadriga.
16. Gedenkmünzen
17. Brandenburger Tor bei Nacht (Foto: Astro Geomantie)
18. Herrenhaus der Domäne 1 in Cochstedt, (Foto Privat)
19. Eingangstor Ost der Domäne, (Foto Privat)
20. Marschwege 1806, Bernadotte in Cochstedt, in: Barton, D.F\ Bernadotte\ Verlag Goldmann, Leipzig 1936\ S.319\ Eintrag H. Bartzack\
21. Marschall Ney fordert schon am 19. Oktober von Halberstadt 100 000 Francs\ Perle\ Erpressung Halberstadt\ Ausschnitt H. Bartzack\
22. Umrechnung 1806 in Euro\ Zeitschrift Geschichte Berlins-1938-S112- 113\
23. Die Rückforderung wurde erst nach der Erschießung des Marschalls Ney abgelehnt.\ Perle\ Erpressung Halberstadt\ Ausschnitt H. Bartzack\
24. La\_Mort\_du\_Maréchal\_Ney (Bild von 1868),  
(Erschiessung am 7. Dezember 1815 in Paris
25. Ausschnitt aus Arndt-Chronik Halberstadt, Seiten 46-47. \ H. Bartzack\
26. Edgar Barth: Plan der Strecke Halberstadt-Cochstedt mit Gröninger Weg
27. Edgar Barth: Plan der Strecke Cochstedt-Schönebeck/Elbe
28. Fellmann, W.\ Sachsens Könige 1806-1918, Verlag Köhler&Amelang Berlin, 2000\ ISBN 3733802330\