Edgar Barth

Anlage zur Dokumentation Quadriga

Die Retourkutsche

- 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

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 Rheinübergang bei Aachen (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 Egeln (1.6.1814) nach Schönebeck Elbübergang (2.6.1814)	ca. 40 km
9. Etappe: von Gommern (3.6.1814) Via Ziesar und Zehlendorf nach Jagdschloß 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 Bobachtungs-Datum. Sie sind nicht unbedingt Tasgesziele des Wagwenzuges.

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 einstündigen Pause.

Diese Verfahrensweise war wohl üblich. Daraus kann man eine theoretische **Tagesleistung von 40 bis 50 km** ableiten. Dazu kommen noch 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.

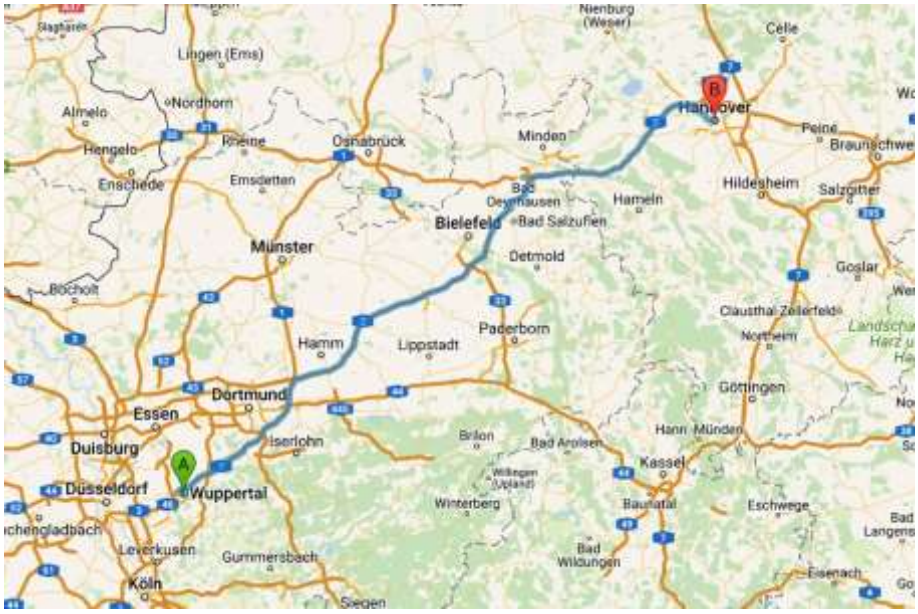
In die Überlegung einbezogen wurde, daß große Staatsgüter bzw. Ämter in der Lage gewesen sein könnten, die erforderlichen Pferde vorhalten zu können, zumal die benötigten Kaltblutpferde ohnehin zur Standardausrüstung der Landwirtschaft gehörten. Einem Pferdetausch stand da nichts mehr im Wege. Diese 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.

Die Etappen in Karten (zu **Der Weg**)

Etappe 1: Paris – Brüssel

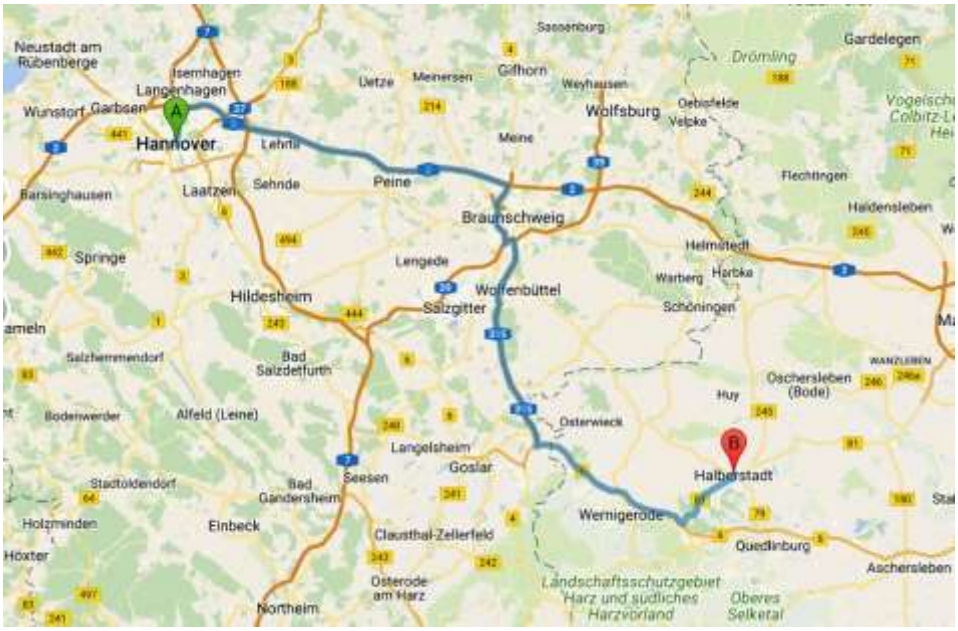
Etappe 2: Brüssel – Aachen



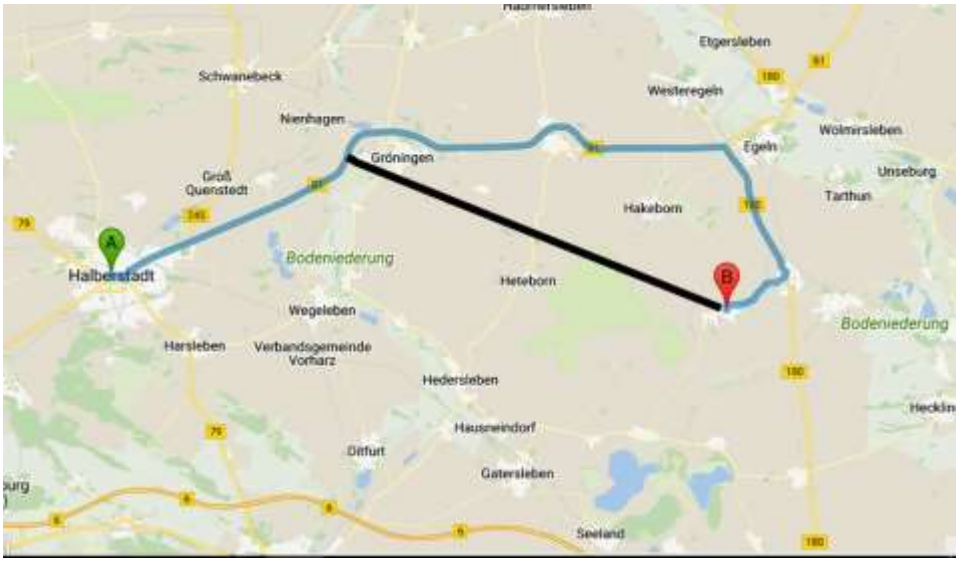
Etappe 3: Aachen – Düsseldorf

Etappe 4: Düsseldorf – Elberfeld

Etappe 5: Elberfeld – Hannover

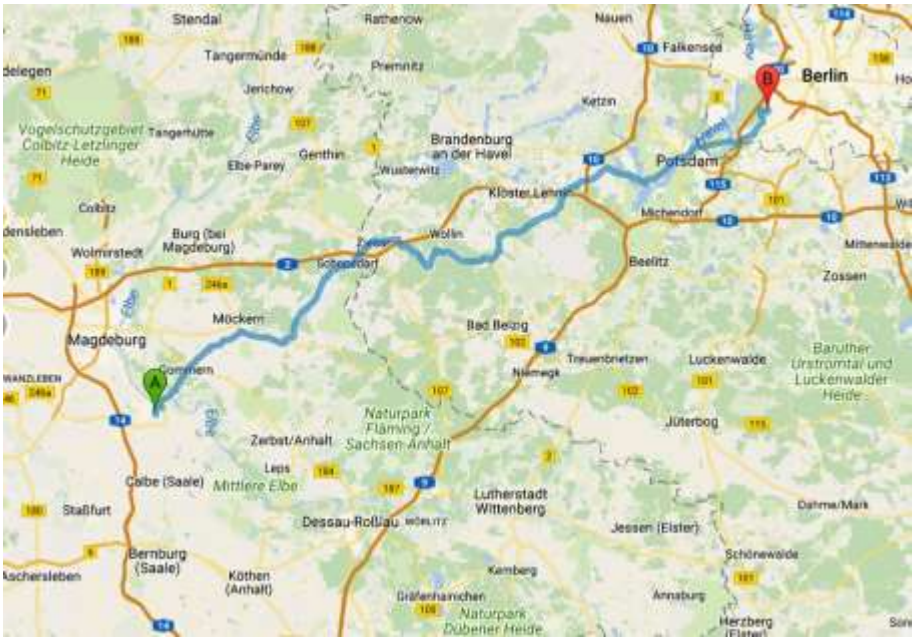


Etappe 6: Hannover – Halberstadt



Etappe 7: Halberstadt – Cochstedt mit markierter Abkürzung Gröninger Weg

Etappe 8: Cochstedt – Schönebeck (Elbe) / Gommern



Etappe 9: Schönebeck / Gommern – Jagdschloß Grunewald