



FORT A

[Weltweit](#) | [Europa](#) | [Deutschland](#) | [Nordrhein-Westfalen](#) | [Kreis Minden-Lübbecke](#) | [Minden](#)

[Informationen für Besucher](#) | [Bilder](#) | [Grundriss](#) | [Historie](#) | [Literatur](#) | [Links](#)



Klicken Sie in das Bild, um es in voller Größe ansehen zu können!

Allgemeine Informationen

Von einstigen Mindener Bahnhofsbefestigung blieben nach dem Abbruch und Planierung des Geländes im 19. Jh., nur die drei Forts erhalten : Fort A, [Fort B](#) und [Fort C](#).

Der Bau der Köln-Mindener Eisenbahn (1847 eröffnet) durch den Bereich der Befestigung schuf fortifikatorisch eine völlig neue Lage für Minden. Die Bahn kam von Süden her auf dem Ostufer der Weser, der Durchgang an dem bis dahin steilen rechten Ufer der Westfälischen Pforte wurde durch Sprengungen erzwungen. Der Bahnhof konnte nur auf dem Plateau ostwärts des Brückenkopfes liegen; von Neesen her mußte ein Bahndamm durch das Überschwemmungsgebiet angeschüttet werden. Der Festungsbau war in Preußen, im Gegensatz zu Frankreich, längst von bastionären Schema abgegangen. Schon Wallrave baute seit 1715 in Preußen tenaillierte Anlagen mit kasemattierten Hohlräumen. Friedrich der Große griff oft mit eigenen Entwürfen in die Bauvorhaben ein, etwa in Glatz und Schweidnitz, und ordnete kasemattierten Batterien und Grabenflankierungen an. In den Umwallungen entwickelte er selbstständige Werke, wie die Hauptforts in Schweidnitz ferner schon damals detachierte Forts, Kasematten für die Besatzung und stets ein gedeckter Weg für die aktive Verteidigung.

Die Grundlage dieser Befestigung war das Polygon (800m Länge) mit einer mehrstöckigen Kaponiere in der Mitte als Reduit, die Kaponiere durch ein großes vorliegendes Ravelin gedeckt und dessen Graben durch kasemattierten Batterien bestrichen. Die Eskarpen erhielten verteidigungsfähige krenelierte Mauern die Wälle Hohltraversen. Im Vorgelände lagen detachierte Forts, meist in Lünettenform mit Grabenkamponieren und Reduits. Die vorgeschobenen Forts sind in Minden nicht mehr anzutreffen, aber die Bahnhofsbefestigung beinhaltet alle genannten Kennzeichen dieses neuen Systems. Die Bahnhofsbefestigung auf dem Ostufer der Weser lag auf einem Plateau, das nach drei Seiten von Bachläufen umgrenzt war. Die südlichen und westlichen Kehlfronten besaßen krenelierte Mauern. Dem Wall der Inundationsfront schloß sich im Süden der Eisbahndamm an und bog, entsprechend dem Lauf des Gnadensbaches, im rechten Winkel nach Nordem um. Am Eckpunkt begann die eigentliche, durch Reduits verstärkte Polygonalfront. In deren Mitte befand sich ein stumpfer Knick mit Kavaliere und dem nach innen angeordneten Kriegs-Pulvermagazin. An den beiden anderen Knickpunkten lagen im Norden Fort A und im Süden [Fort B](#). Beide waren in Wirklichkeit, obwohl sie immer so bezeichnet worden sind, keine Forts: die hufeisenförmigen Reduits saßen als Schwerpunkte der Verteidigung im Wall, völlig getrennt von den vorliegenden Werken, die eher eine Art Ravelin gewesen sind. Die Tore der Bahnhofsbefestigung war gegenüber der Stadtbefestigung in neuer Form errichtet worden : breite Einschnitte im Wall, Wachkasematten, krenelierte Mauern. Die Tortunnel der jahrhundertlang gebrauchten Walltore gehörten endgültig der Vergangenheit an. Völlig neu war ferner der Typ Eisenbahntore, von denen es zuletzt in Minden drei gab : 1. Kölner Tor (Süden), 2. Osnabrücker -Löhner-Tor (daneben), 3. Magdeburger Tor (Norden). Zwischen den Mauerpfeilern konnten die Schienen entfernt werden und die Hohlräume mit Bohlenwänden und Erdfüllung geschlossen werden.

Baubeschreibung des Forts A

Das Fort A hat die nördliche Flanke der Bahnhofsbefestigung zu sichern. Das Fort A ist wie das [Fort B](#) als ein hufeisenförmig gebautes Reduits Schwerpunkt der Wallbefestigung. Ihnen vorgelagert war jeweils ein Ravelin (d.h. ein Außenwerk in Form eines spitzen Winkels). Zeitgenössische Pläne zeigen am Fuß des Walles eine Mauer mit Schießscharten zur Gewehrverteidigung. An den Seiten lag je ein Grabenkaponiere, ein massiv gemauertes, eingewölbtes Bauwerk für zwei Geschütze. Im Hof des Reduit befanden sich kasemattierte Hohlräume für die Wache, das Verbrauchspulvermagazin und die zentrale Grabenkasematte. Die Reduits sind mit einem trocken Graben umgeben und zeigen im Kellergeschoß Schießscharten zur Gewehrverteidigung und im Obergeschoß Scharten zur Geschützverteidigung. Im Hof befanden sich Latrinen, Auf- und Abgänge und Auffahrtrampen für die Geschütze. Durch Mauer und Zugbrücke waren sie in der stadtseitigen Kehle abgeschlossen. Beide Gebäude waren mit einem bombensicheren Grassodendach und einer 1.50m dicken Lehmschüttung gegen feindlichen Beschuß abgedeckt. Fort A und [Fort B](#) sind von ihrem Grundriss identisch.

Informationen für Besucher



Geografische Lage (GPS)

WGS84: 52°17'40.34"N 8°56'8.06"E
Höhe: ca. 45 m ü. NN



Topografische Karte/n

nicht verfügbar



Kontaktdaten

Fort A | Festungsstrasse | 32423 Minden



Warnhinweise / Besondere Hinweise zur Besichtigung

keine

**Anfahrt mit dem PKW**

Die Autobahn A2 an der Abfahrt Porta Westfalica verlassen und über die B482 und L764 nach Minden fahren. Am Ende der Strasse rechts zum Bahnhof abbiegen. Am Bahnhof vorbeifahren. Das Fort liegt etwas nördlich des Bahnhofs gegenüber des Alten Weserhafens.

Parkplätze direkt vor dem Fort.

**Anfahrt mit Bus oder Bahn**

k.A.

**Wanderung zur Burg**

k.A.

**Öffnungszeiten**

Eine Außenbesichtigung ist ohne Beschränkung möglich.

**Eintrittspreise**

k.A.

**Einschränkungen beim Fotografieren und Filmen**

ohne Beschränkung

**Gastronomie auf der Burg**

keine

**Öffentlicher Rastplatz**

keiner

**Übernachtungsmöglichkeit auf der Burg**

keine

**Zusatzinformation für Familien mit Kindern**

k.A.

**Zugänglichkeit für Rollstuhlfahrer**

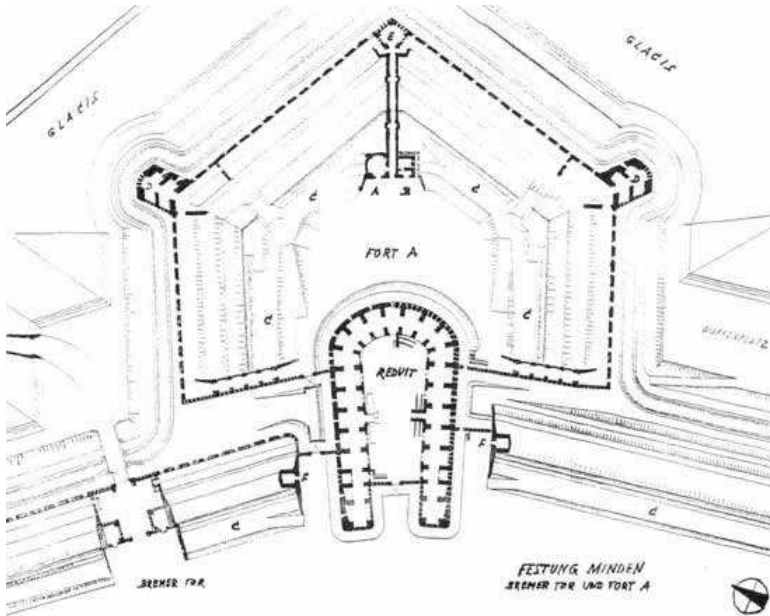
zugänglich

Bilder

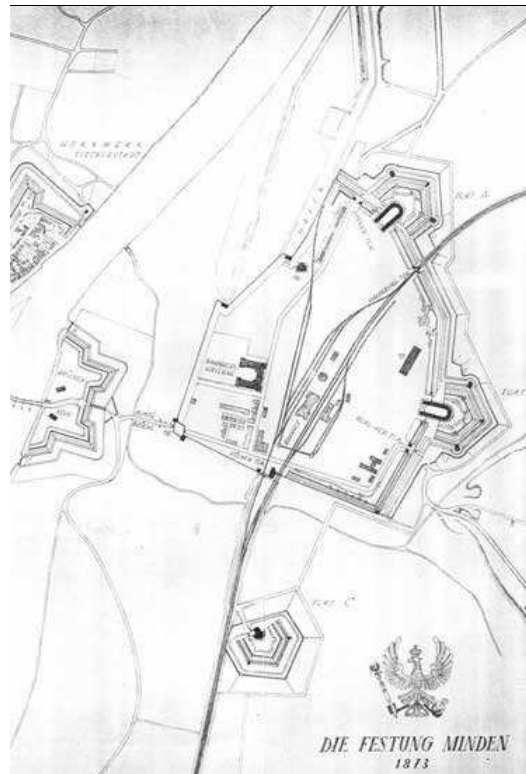
Klicken Sie in das jeweilige Bild, um es in voller Größe ansehen zu können!

Grundriss

- A. Wachkasette
- B. Verbrauchs-Pulvermagazin im Hof
- C. Wallgang
- D. Grabenkanponieren
- E. Grabenstreiche vor der Kapitalpoterne
- F. Verbrauchs-Pulvermagazine im Hauptwall



Quelle: Meinhardt, Volkmar Ulrich - Die Festung Minden | Minden, 1958.



Quelle: Meinhardt, Volkmar Ulrich - Die Festung Minden | Minden, 1958.

Historie

1815-1873	Minden ist stärkste preußische Festung zwischen Rhein und Elbe. Als wichtigster Weserübergang und als Grenzort zum Königreich Hannover kommt Minden eine besondere strategische Bedeutung zu.
1845	In diesem Jahr wird beschlossen, dass Bahnhofsgelände auf der hohen Uferterrasse großräumig mit starken Lünetten zu umschließen und diese mit Wall-Linien und krenelierten Mauern zu verbinden.
1847	Mit der Eröffnung der Köln-Mindener Eisenbahn ergibt sich fortifikatorisch eine völlig neue Lage, da der auch militärisch wichtige Bahnhof weit östlich vor der Stadt auf dem rechten Weserufert liegt und die Befestigung einbezogen werden mußte.

Quelle: Meinhardt, Volkmar Ulrich - Die Festung Minden | Minden, 1958.

Literatur

- Hoffmann, Christiane & Martin Beutelspacher - Als Minden eine Festung war | Berlin, 2000.
 Meinhardt, Volkmar Ulrich - Die Festung Minden | Minden, 1958.

