



FORT B

[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 Grabenkaponieren 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 Gnadnbaches, im rechten Winkel nach Nordem um. Am Eckpunkt begann die eigentliche, durch Reduits verstärkte Polygonalfront. In deren Mitte befand sich ein stumpfer Knick mit Kavalier 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 B

Das Fort B hat die östliche 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. Das Fort B ist im Gegensatz zum [Fort A](#) durch einen Aufbau eines weiteren Geschosses verändert worden. Das [Fort A](#) zeigt noch heute die wesentliche Merkmale der einstigen Anlage. [Fort A](#) und B sind in ihrem Grundriss identisch.

Informationen für Besucher

GPS

Geografische Lage (GPS)

WGS84: [52°17'27.39"N 8°56'17.56"E](#)
Höhe: ca. 45 m ü. NN



Topografische Karte/n

nicht verfügbar



Kontaktdaten

Fort B | Pionierstraße 17 | 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. Unter der Gleisquerung am Bahnhof durchfahren und anschließend die zweite Strasse links abbiegen (Pionierstrasse). Der Strasse bis zum Fort folgen.
Parkplätze direkt vor dem Fort.



Anfahrt mit Bus oder Bahn

k.A.



Wanderung zur Burg

k.A.



Öffnungszeiten

Eine Außenbesichtigung ist ohne Beschränkung möglich.
Da das Gebäude von der Deutschen Bahn genutzt wird, ist es nicht zugänglich für Besichtigungen.



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

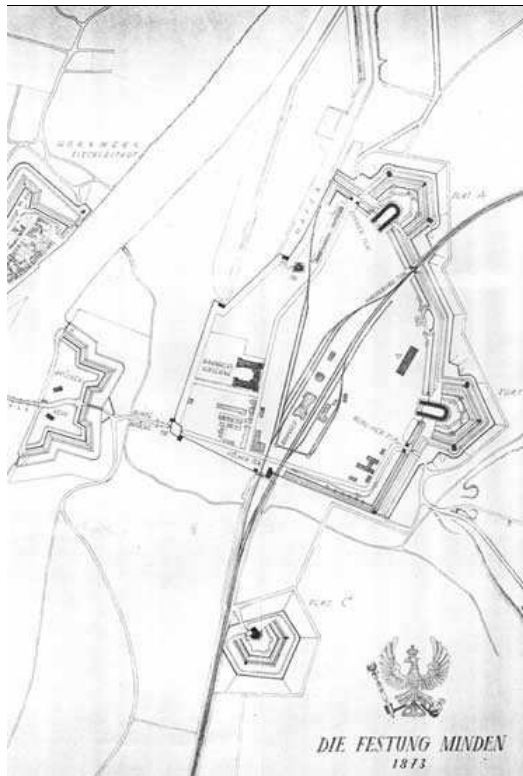
zugänglich

Bilder



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

Grundriss



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.

Webseiten mit weiterführenden Informationen

[Hoof's Internetseiten](#) - Bauleiter bei der Sanierung der Mindener Forts.

[zurück nach oben](#) | [zurück zur letzten besuchten Seite](#)

[Download diese Seite als PDF-Datei](#)

Alle Angaben ohne Gewähr! | Die Bilder auf dieser Webseite unterliegen dem Urheberrecht! | Letzte Aktualisierung dieser Seite: 25.08.2014 [OK]