



FORT C

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

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



Verwendung mit freundlicher Genehmigung von Herrn Manfred Hoof

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 Kavalier und dem nach innen angeordneten Kriegs-Pulvermagazin. An den beiden andren 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 C

Außerhalb der geschlossenen Befestigung lag das Fort C. Dieses lehnte sich an den Eisenbahndamm an, hinter dem stadtsseitig ein Communicationsdamm bis zum Kölner Tor. Dieser Verbindungsdamm wurde für die Aufstellung von Geschützen gewählt und schirmte gleichzeitig die Westfront der Stadt ab. Der Lageplan des Forts A zeigt am Fuß des Walles die krenelierte Mauer, von der nur die Grabensohle bestrichen werden konnte. An beiden Seiten lag je eine Grabenkaponiere für je zwei Geschütze, im Hof kasemattierte Hohlräume für Wache, Verbrauchs-Pulvermagazin und Kapitalpoterne. Die Reduits waren mit trockenem Graben umgebene, völlig selbstständige Werke zur Gewehrverteidigung im Keller und zur Geschützverteidigung im Erdgeschoß (mit Auffahrtsrampen im Hof). In der Kehle waren sie durch Mauer und Zugbrücke abgeschlossen.

Informationen für Besucher

GPS

Geografische Lage (GPS)

WGS84: [52°17'8.39"N](#) [8°56'3.58"E](#)
Höhe: ca. 45 m ü. NN



Topografische Karte/n

nicht verfügbar



Kontaktdaten

Fort C | Am Fort C 13 | 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 erste Strasse rechts abbiegen (Am Fort C). Der Strasse bis zum Fort folgen. Das Fort ist auch ausgeschildert.
Kostenlose 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

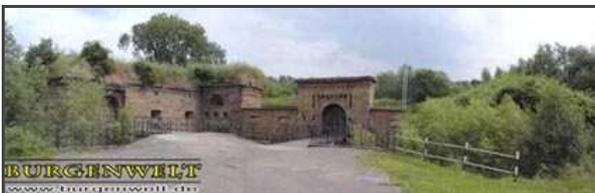
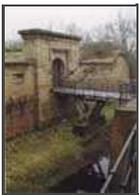
k.A.



Zugänglichkeit für Rollstuhlfahrer

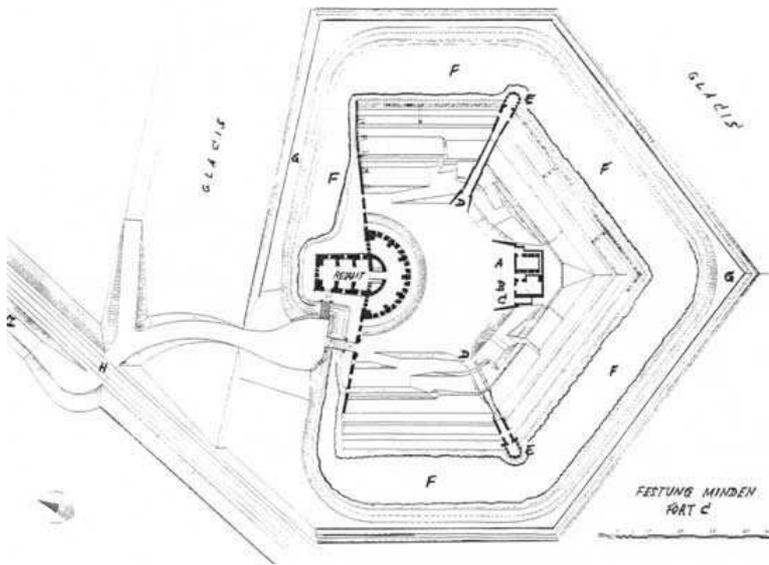
zugänglich

Bilder



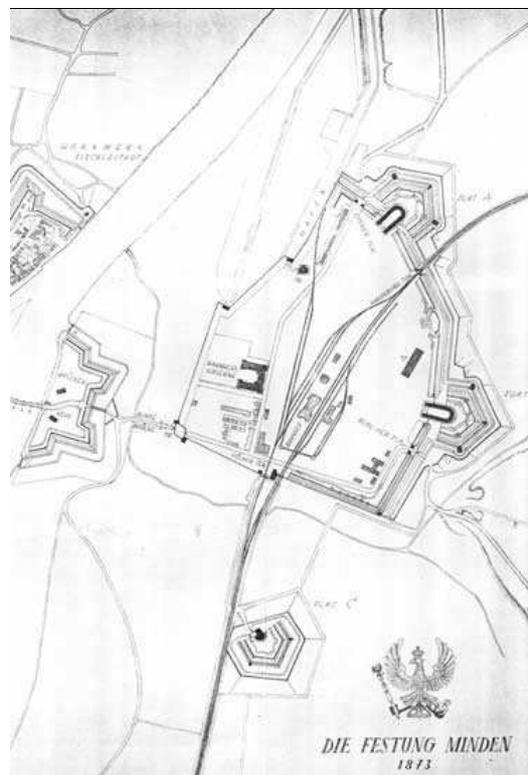
Klicken Sie in das jeweilige Bild, um es in voller Größe ansehen zu können!

Grundriss



- A. Pulvermagazin
- B. Wachkassematte
- C. Latrine
- D. Poternen
- E. WGrabenstreichen zur Gewehrverteidigung
- F. Wassergraben
- G. Gedeckter Weg
- H. Verteidigungsfähiger Bahndamm
- I. Verbindungsweg zum Kölner Tor

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.
1847	Bau des Fort C.
1873	Die neusten Mindener Festungswerke sind abgebrochen und planiert. Dank seiner abseitigen Lage des Fort C bleibt es nahezu vollständig erhalten.
um 1900	Das Fort wird zum Teil privatisiert.
1933-1945	Das Reduit dient als Kameradschaftsheim der SA.
2. Weltkrieg	Fort C wird von mehreren Bomben getroffen, danach verfiel es zusehens.
1. April 1986-1990	Das bedeutende militärisch geprägte Denkmal wird grundlegend saniert und in seiner ursprünglichen Gestalt wiederhergestellt und für Ausstellungen nutzbar gemacht.

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]

IMPRESSUM

© 2014

