

KØBENHAVNS MUSEUM, 2017

Faste Batteri

KBM4277

Slots- og Kulturstyrelsens j.nr.: 16/04767

Fredningsnr. 3130:6

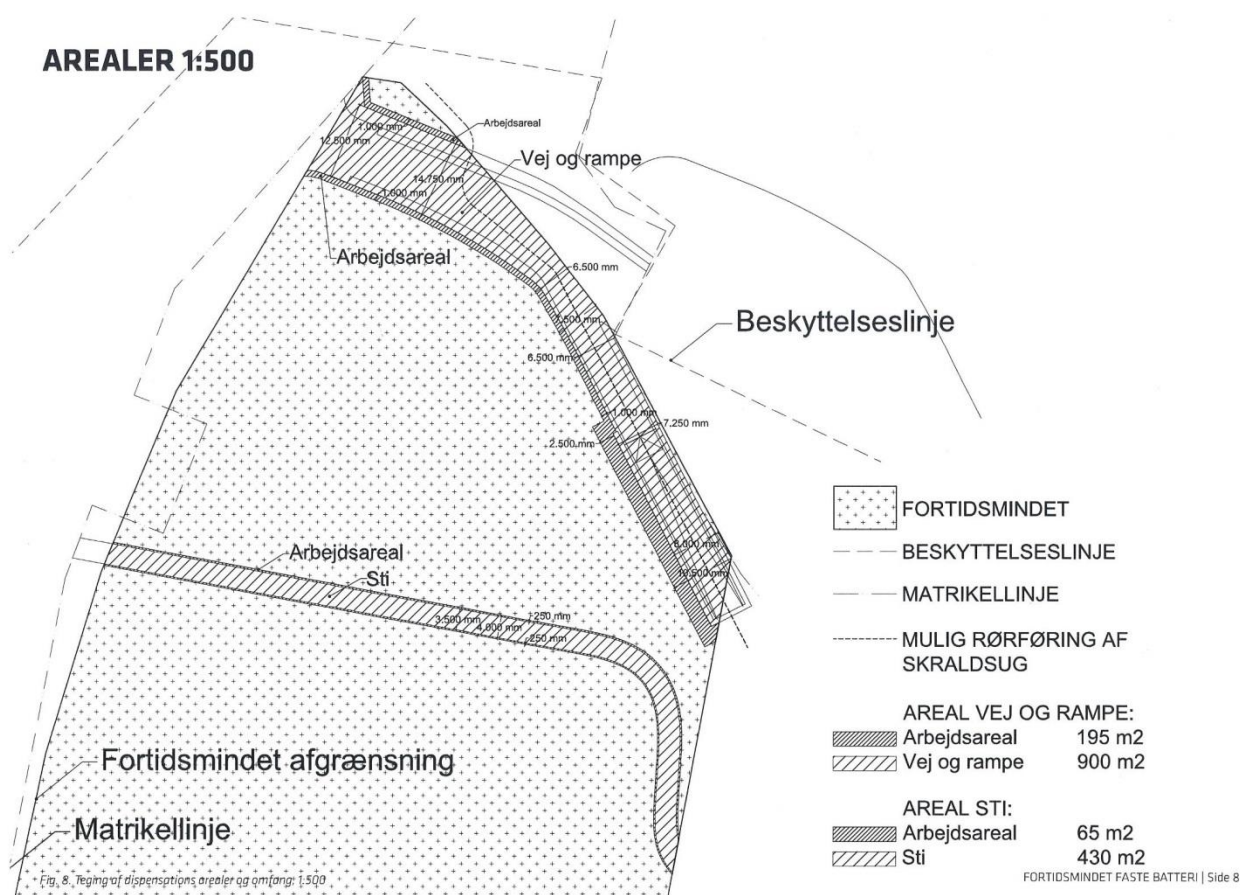
Morten Steineke

KØBENHAVNS MUSEUM
MUSEUM OF COPENHAGEN

Innledning

I forbindelse med en planlagt nedkjørselsrampe til underjordisk P-kjeller og sykkelsti på den nordlige del av Faste Batteri har Københavns Museum utført en sonderende arkeologisk undersøkelse den 2017-09-16, 2017-09-19 og 2017-09-28.

Nedkjørselsrampen, som skal forbinde P-kjelleren øst for det fredede kulturminnet med Weidekampsgade og Ørestads Boulevard, ønskes anlagt i den nordligste del av Batteriet (Fig. 1). Sykkelstien som ønskes anlagt tvers over kulturminnet skal inngå i Københavns Kommunes overordnede sykkelstinetttvek, PLUS-nettet, og planlegges etablert i Amagerbanes tidligere tracé. Ansøkelsen omfatter også et mulig avfallssug, som legges under nedkjørselsrampen.



Figur. 1. Utstrekningen av det Faste Batteri tilsammen med dimensjoner av planlagt vei, rampe og sykkelsti. Figur er hentet fra byggherrens ansøknng.

Ettersom Faste Batteri er omfattet av museumslovens beskyttelse, og alle endringer på og av stedet krever dispensasjon fra museumsloven utførtes en sonderende arkeologisk undersøkelse av batteriet for det kommende anleggsarbeidet. Resultatene herfra kommer til å danne grunnlag for den endelige avgjørelse angående plasseringen av rampe og sykkelsti, med henblikk på å fastslå om det finns et sammenfall mellom nedkjørselsrampen og et tidligere veiforløb samt mellom sykkelsti og en eldre jernbanetracé.

Kulturhistorisk bakgrunn og topografi

Faste Bateri ligger øst for hjørnet av Artillerivej og Njalgade i sør og grenser til Statens Seruminstituts grunn i nord. Amager Fællend har siden siste halvdel av 1600-tallet blitt brukt til artilleriets skyteøvelser, hvorav en mer permanent øvelsesplass ble etablert i 1765 med et jordanlegg, en vannfylt vollgrav, samt et brystvern for kanoner mot sør. Nord for batteriet ble det bygget et triangelformet forverk, som var ferdig i 1770 og forbundet til selve batteriet med en trebro og til den andre side med veidemningen til Enveloppevej. Dette ble utelukkende brukt til øvelsesskytninger og til avprøvning av artilleri. Fra 1860-årene ble en del av artilleriets forsøksvirksomhet lagt til batteriet. Ved byggingen av DBS's forbinelsesspor til Amagerbanen mellom Langebro og Amagerbrogade omkring 1906 ble forverket avskåret fra selve batteriet. Ved den samtidige anleggelsen av Artillerivej ble det nordvestlige hjørnet av batteriet fjernet og i begynnelsen av 1950-årene fylte man opp merparten av vollgravene. Faste Bateria ble nedlagt i 1947. I dag er deler av det opprinnelige batteri bevart og området har siden nedleggelsen hatt flere funksjoner (Statens Politiskole). I 1996 og 2000 ble området til stor del ble gjennomgravd og reetablert i forbindelse med etableringen av Københavns nye metro.

Metode

Med gravemaskin gjordes 7 søkesjakt (2 x 6 m) i det utsatte området for veiens og rampens planlagte tracé. Sjøktene gravdes langs med tracéets ytterlinje mot vest, men ikke mot øst da dette ville medføre skade på den omkringliggende vegetasjon (verneverdige trær). Grøftegravingen var også noe begrenset i den nordligste delen av det tiltenkte veiforløpet, ettersom det fantes høyspenningskabler og gassledninger i området. I området for den planlagte sykkelstien dros et 2 m bredt og 60 m langt sjakt. Dybden varierte fra 0,5 til 1,6 m, der det i sammenheng med den planlagte rampen ble gravd ned til naturlig undergrunn.

Bachgruppen var byggherre for prosjektet. Overvåkning av jordarbeidet med tilhørende dokumentasjon ble utført av Morten Steineke ved Københavns Museum.

Undersøkelseresultat

Foruten et mindre område med relativt homogen gulbrun sand nærmest Ørestads Boulevard som muligvis representerer stabilmateriale for inntilliggende gangsti/sykkelsti, bestod det oppgravde materialet og underlaget under det gressbevokste området straks øst om Weidekampsgade av oppfylling bestående av humøst oppfyll med varierende mengder bygningsmateriale (rødt og gult 1800-1900-talls tegl, taksteinsfragment, mørtel og skiferflager). Sporadiske funn framkom i form av porselen og glasskår. I likhet med mursteinsmaterialet herstammer dette fra 1800-tallet eller senere. I det blandede avfallsmaterialet registrertes også innslag av asfalt og plastikk. For å avgjøre oppfyllingens omfattelse og dybde gravdes en mindre grop der dette kunne sikkerhetsstilles til en dybde på over 1,8 m.

I området for en parkeringsplass i nord framkom rester en steinbrolegging direkte under asfalten på et dyp av 0,3 m, hvorav ytterligere graving og blottlegging i denne ble avbrudt (se markering på Fig. 4 nedenfor). I de øvrige sjakt som gravdes langs med grusveien framkom ingen ytterligere veibelegging i form av stein, derimot kompakt stabilmateriale i form av småstein, teglfragment og sotblandet jord til et dyp av 0,5 m. I området for den planlagte rampen ble det gravd noe dypere, hvorav steril undergrunn identifiseres på et dyp av 1,2 m bestående av gulbrun og noe steinig moreneleire med rustrøde partier (Fig. 3).

I området for sykkelstien framkom ulike typer av byggematerial. Under avfallslagene fantes rester av torv og mørkere våtbunnsavleiringer. Noen spor etter en eldre jernbanetracé kunne ei bekreftes innom undersøkelsesområdet.

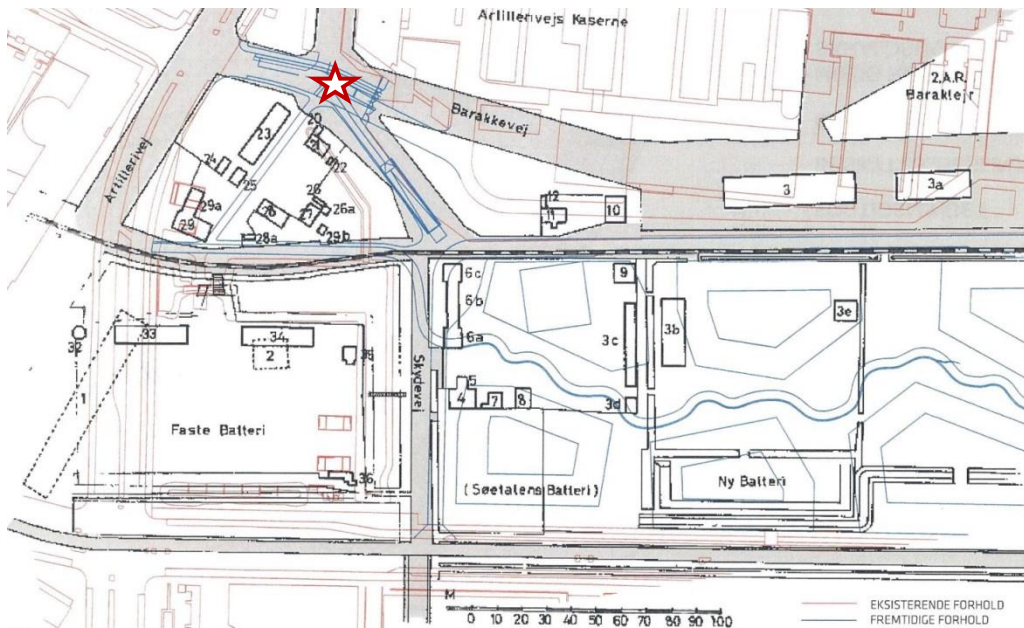


Figur 3. Sonderingsgrøft i område for planlagt rampe med blottlagt naturlig undergrunn. Foto: Københavns Museum.

Samtlige søkesjakt er ved følgende rapporteringen dekket til og reetablert etter styrelsens instruksjoner.

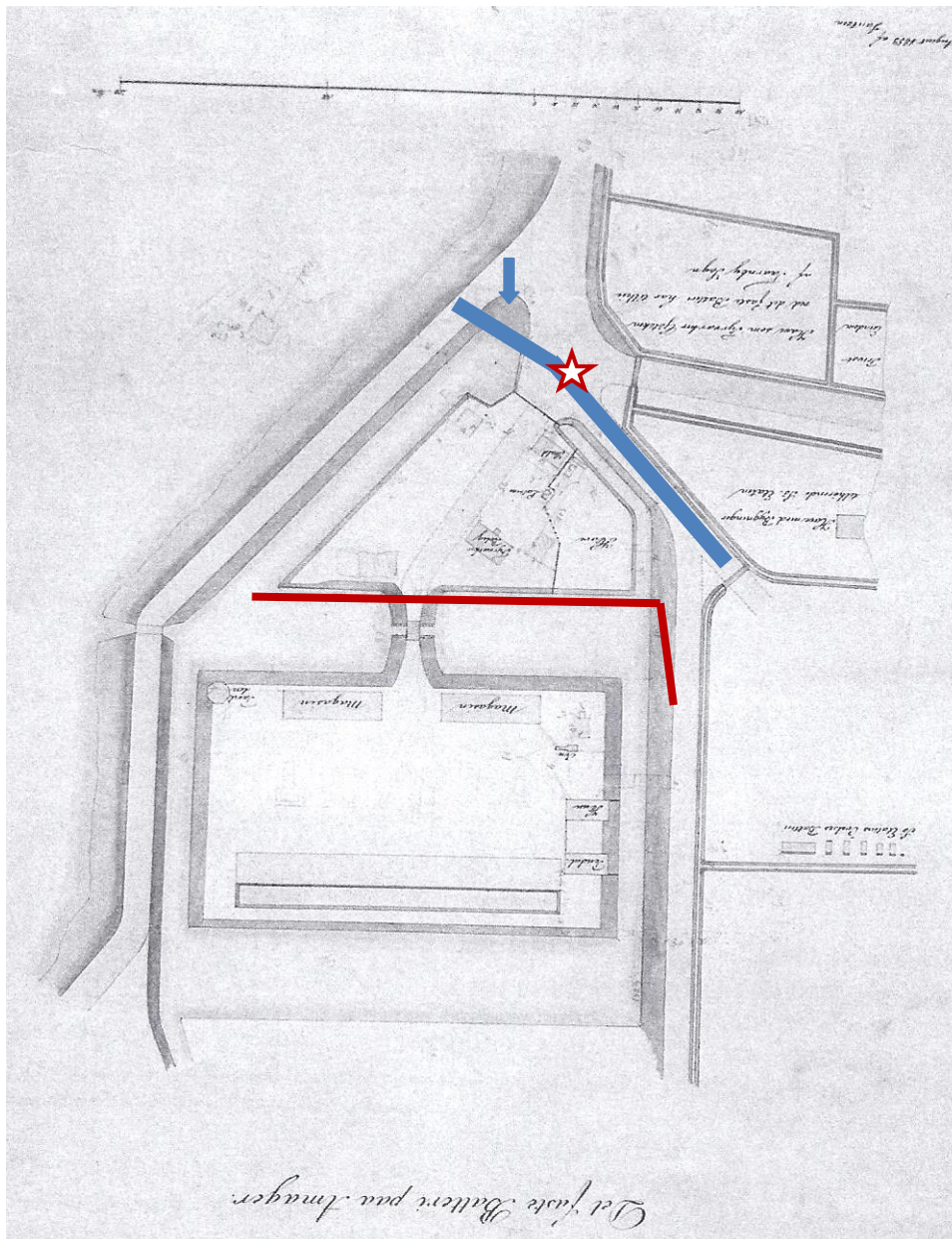
Kulturhistorisk tolkning

Ingen tydelige spor etter konstruksjonselement i form av fundamenter eller faste konstruksjoner fra militærtiden ble observert, foruten deler av en steinbrolegging i området for et tidligere veikryss i sammenheng med Barakkevej (se markeringer på Fig. 4 og 5). I øvrig påtreftes ulike stabillag til den nåværende grusveien, hvorav man i området for den planlagte rampen (og deler av veien) kunne påvise naturlig undergrunn og moreneleire på et dyp av 1,0-1,2. m.



Figur 4. Kart med Amagerbanen og batteriets militære veiforløp, samt bygninger anno 1930 sammenlagt med moderne kort med angivelse af rampe og sykkelsti. Figur er hentet fra byggherrens ansøgning, hvorav det historiske underlag er hentet fra Gram-Andersen 1982.

Det skal poengteres at den omfattende oppfyllingen i veiforløpets nordvestligste del nærmest Weidekampsgade og Ørestads Boulevard er usikker, men et mulig tolkningsalternativ er at bygningsmaterialet representerer omforming av vollgravsområdet etter at militærområdet gikk ut av bruk i 1947 (se pil på Fig. 5). De identifiserte restene av torv og våtmarksavleiringer i området for sykkelsti utgjør troligvis de øverste deler og den nordlige kant av vollgraven mellom Faste Batteri og dets forverk. Ettersom den tidligere Amagerbanen gjør en bøy innom området for Faste Batteri ligger denne sør for den planlagte sykkelstien.



Figur 5. Grunntegning av Faste Batteri sett mot nord med planlagt vei og nedkjørselsrampe til underjordisk P-kjeller (blått), samt sykkelsti (rødt) utmarkert (ei georeferert). Artillerivei ligger til høyre med sin knekk nøye tilpasset batteriets forverk som ses nederst. Selve øvelsesverket fra 1760-årene ses omgitt av en vannfylt vollgrav, hvorav deler av denne kunne identifiseres ved sonderingsarbeidet i form av større mengder oppfyllingsmaterial. Tegning av T.W. Jantzen 1853. Hentet fra Ingeniørkorpsets Historiske Tegningssamling I-39 nr. 5, Riksarkivet.

Referenser

Borregaard, H. C. 1942. *Faste Batteri. Batteriets opførelse 1765-1766*.

Gram-Andersen, J. 1982. *Den Sjællandske Øgruppens Landmilitære Domiciler*. Bind 2. Ringsted.

Thorning Christensen, P. (red.). *Guide til Københavns Befæstning. 900 års befestningshistorie*. Miljø- og Energiministeriet, Skov- og Naturstyrelsen. København.