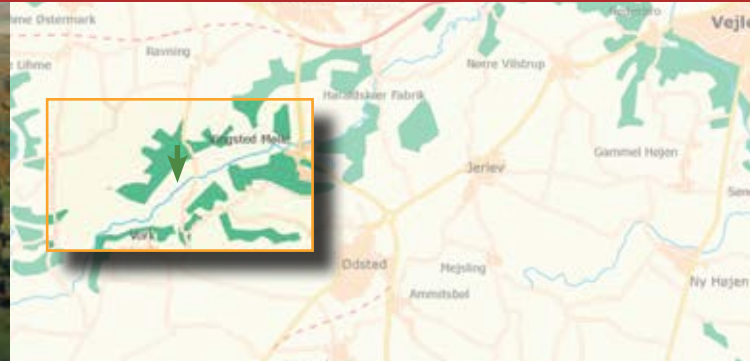


# Ravningbroen

## Wikingerbrücke



Die Brücke im Bachtal. Ein kleiner Damm gibt die Lage der Brücke an. Foto: Jan Kofoed Winter



Krieg geprägte Südjütland. Zunächst brach Harald Blauzahn durch seine Invasion südlich der Eider 973 den Frieden. Dieser Angriff wurde 974 durch einen Gegenangriff beantwortet, der die Dänen zurücktrieb und bei dem der südliche Teil von Jütland vom deutschen Kaiser erobert wurde. Dies war vermutlich die Ursache dafür, dass der König um 980 den Bau der Brücke von Ravning veranlasste. Neben der Brücke wurden in Harald Blauzahns Regierungszeit die Ringburgen Trelleborg, Fyrkat, Aggersbo und Nonnebakken gebaut. Sie verloren offensichtlich schnell an militärischer Bedeutung und sind verfallen.

### Die Brücke heute

Reste der Brücke liegen noch heute in Ravning Enge, und um sie zu erhalten, hat das Amt für Forst- und Naturschutz 1996-97 ein Naturschutzprojekt für 2,6 Mio. DKK bewilligt. Das Gebiet wurde stillgelegt und die Brücke durch einen grasbewachsenen Erdwall geschützt. Der Erdwall hält die Brücke feucht und verhindert das Verrotten der Pfosten. So ist der Verlauf der Brücke erneut sichtbar. Über den Bach führt heute eine kleine Brücke und seitlich wurden Rekonstruktionen der Brücke angefertigt. Sie veranschaulichen die Dimensionen und Materialien der Brücke.

Das Foto der Titelseite: Coes van Rooijen

### Ausstellung über die Brücke von Ravning

Im stillgelegten Ravninger Bahnhof (Vandelbahn 1897-1957) befindet sich eine Ausstellung über die Brücke von Ravning und über die Geschichte der Vandelbahn. Auch im Bahnhof von Bindeballe ist eine Ausstellung über die Geschichte der Vandelbahn.

### Zu Fuß und auf dem Rad

Die Vandelbahn – heute ist dort der Bindeballepfad – fuhr einst von Vejle nach Ravning Enge und von dort weiter westwärts. Der Pfad ist bei Wanderern beliebt und der 120 km lange Küste-zu-Küste-Pfad beginnt mit dem Bindeballepfad bei Vejle. Die Fahrradroute Nr. 36 folgt dem Bindeballepfad und verknüpft sich später mit der natio-

nenal Fahrradroute Nr. 3, dem Heerweg.

Von Jelling bis Ravning Enge und weiter nach Süden kann man in den Fußspuren der Wikinger wandern oder radeln. Die regionalen Fahrradroutes Nr. 34 und 35 passieren die Seen von Fårup und Engelsholm sowie die Brücke von Ravning und führen weiter nach Egtved. Beim Ravninger Bahnhof befindet sich ein Lagerplatz für 2 Zelte.

Bahnhof und Brücke unterstehen dem Amt für Forst- und Naturschutz. Die Ausstellung wird von der Kommune Vejle sowie vom Randbøldal-Museum betrieben. Das Faltblatt wurde im Mai 1998 veröffentlicht und im Dezember 2009 neu überarbeitet.

### Wussten Sie, dass ...?

... die Brücke von Ravning vor dem Bau der ersten Brücke über den Kleinen Belt 1935 die längste Brücke in Dänemark war?

Die Brücke wurde nie repariert und hatte eine sehr kurze Lebensdauer.

### Adresse:

Ravningvej 25, 7182 Bredsten,  
Weitere Auskünfte:  
Kommune Vejle (Tel.: +45 76 81 23 67)  
sowie Dänischen Generaldirektorat für  
Natur: +45 75 88 31 99

### Öffnungszeiten der Ausstellung:

Palmsonntag-31.8. täglich 9-20 Uhr,  
1.9.-31.10. täglich 9-17 Uhr,  
1.11.-Palmsonntag an Samstagen  
und Sonntagen 14-17 Uhr.



# Ravningbroen brücke

## Wikingerbrücke

Um das Jahr 980 wurde 10 km südlich der Königsstadt Jelling über das Bachtal von Vejle eine mächtige Brücke gebaut. Der Bauherr war wahrscheinlich Harald Blauzahn. Ca. 1.000 Jahre später wurde die Brücke entdeckt – ein bautechnisches Meisterwerk der Wikingerzeit. Verwendet wurde Holz von Eichen der Bachtalhänge rund um Ravning Enge. Allein für die tragenden Pfosten wurden 1.120 Stämme verwendet. Für die gesamte Brücke mussten Eichen von 200-300 Hektar Mischwald abgeholzt werden. Das Fällen, der Transport und die Bearbeitung des Holzes sowie Planung und Bau der Brücke müssen extrem zeitaufwändig

gewesen sein. Die Konstruktion zeugt von einer beeindruckenden Präzision. Der Verlauf der Brücke war vollkommen linear mit Abweichungen von höchstens 5 cm. Der Verlauf wurde mit Hilfe der damaligen Messlatten (Haselästen) bestimmt, und 1972 hat die Präzision dem Nationalmuseum die Arbeit erleichtert: Die Archäologen wussten immer genau, wo sie nach dem nächsten Brückenglied suchen mussten. Wahrscheinlich wurde die Brücke nur wenige Jahre lang benutzt und nichts deutet darauf hin, dass sie jemals repariert wurde. Man hat sich darüber gewundert, warum sie an der breitesten Stelle des Bachtals gebaut wurde. Vielleicht bildete das Material der



Rekonstruktion an der Südseite, mit Blick auf das Bachtal nach Norden. Foto: Cees van Roeden

zwei Schluchten an der Nord- und Südseite ein natürliches Fundament. Die Lage machte sie ebenfalls widerstandsfähig gegenüber dem Druck von Wasser und Eis. Ferner wissen wir, dass westlich der Brücke seit der Steinzeit Wege und Furten über das Bachtal führen.

### Die Brücke im Torf

Die Brücke war mehrere Jahrhunderte lang verschwunden, wurde jedoch entdeckt, als man begann, die Erde im Bachtal landwirtschaftlich zu nutzen. Durch Drainage und das Ausbringen von Kalk und Düngen sank die Erde und Mitte des 18. Jahrhunderts tauchten plötzlich Eichenpfosten auf. An einigen Stellen

war die Erde bis zu 1,2 m gesunken..

### Eine beeindruckende Konstruktion

Ca. 760 m lang, 5 m breit und mit 280 Brückengliedern - alle 2,4 m eins - war die Brücke ein beeindruckendes Bauwerk. Jedes Glied bestand aus 4 tragenden Eichenpfosten (30 x 30 cm) und beidseitigen Schrägpfeosten. Die Länge der Pfosten war unterschiedlich und der Tragfähigkeit des Bodens angepasst; somit waren die längsten Pfosten 6 m lang, aber auch Pfosten von 2 und 4 m wurden gefunden. Über den senkrechten Pfosten lag jeweils ein Querbalken mit Dielenträgern in Längsrichtung



Die Reste eines Brückengliedes, 4 tragende Pfosten, sind deutlich zu erkennen. Ein Schrägpfeosten ist rechts zu erahnen

Ausgrabung des Nationalmuseums 1972. Foto: Thorkild Ramskou

der Brücke. Die Fahrbahnbohlen verliefen quer zur Brücke. Das Holz war so präzise verarbeitet worden, dass die Axthiebe nur schwach zu erahnen sind. Zusammengefügt wurde alles mit Holzpflocken und -stiften.

### Grenzen in der Landschaft

Die Grenze zwischen Ravning und der Gemarkung Engelsholm Ladegård entspricht dem Brückenverlauf nördlich des Bachs von Vejle. Auch die Gemeindegrenze zwischen Bredsten und Nørup entsprach im frühen Mittelalter dieser Grenze. Die Brücke bzw. Straße markierte also auch in der Verwaltung stets eine Grenze. Das Bach

tal ist zweifellos eine markante Grenze in der Landschaft gewesen, die den Kontakt zwischen den beiden Seiten erschwert hat. Nach der Brücke von Ravning existierte hier bis 1897 keine Brücke. Erst 1897 wurde eine Brücke über das Tal gebaut, um für die Vandalbahn ein größeres Einzugsgebiet zu schaffen, aber die Grenze des Bachtals besteht: Noch heute spricht man von „denen auf der anderen Seite des Bachs“.

### Eine Brücke für den Krieg

Die Brücke wurde höchstwahrscheinlich für militärische Zwecke gebaut. Sie ermöglichte den schnellen Transport von Jelling in das von

Im alten Bahnhof von Ravning befindet sich heute eine Ausstellung über die Brücke



Eine Brücke über den Bach von Vejle macht es möglich, den Verlauf der alten Brücke von Ravning

Die Fahrbahn lag ca. 1,2 m über dem Bachtal der Wikingerzeit. Illustration: Flemming Bau

