

The IRON BRIDGE & TOLLHOUSE

Iron Bridge et le poste de péage

La gorge apparut après le dernier âge de glace, il y a 15 000 ans, lorsqu'un lac gigantesque du massif gallois creusa un gouffre à travers les couches de charbon, de minerai de fer, d'argile et de calcaire. Grâce à ses riches ressources en matières premières et à la facilité des liaisons fluviales entre la Severn et le canal de Bristol, cette gorge devint l'un des sites les plus dynamiques du monde au cours de la Révolution industrielle. Les ressources naturelles de la région furent exploitées par de nombreuses générations avant que la famille Darby ne vienne s'y installer. Dès l'époque d'Henry VIII, le fer était extrait ici. Ce n'est qu'en 1709, lorsque le maître des forges Quaker Abraham Darby I commença à utiliser de la coke pour alimenter son four à fonte au lieu du charbon que la fonte devint bon marché et plus largement disponible.



L'exploitation de ce nouveau matériau devint cruciale pour les ouvriers de la Gorge, et au milieu du 18ème siècle, six ferries devinrent nécessaires pour assurer le transport des passagers et des marchandises d'une rive à l'autre du fleuve. Les activités de l'industrie dépendaient cependant toujours des caprices du fleuve, dont le niveau était souvent trop bas en été. En hiver, il arrivait régulièrement que le courant soit trop rapide pour entreprendre la traversée. La construction d'un nouveau pont devenait urgente, et Abraham Darby II saisit cette opportunité pour développer son activité : il fit rapidement dessiner les plans d'Iron Bridge, tel que nous le voyons encore aujourd'hui.

Construction de Iron Bridge

Le pont fut dessiné par Thomas Farnolls Pritchard, architecte de Shrewsbury spécialisé dans la restauration de demeures prestigieuses. Son expérience dans les ponts se limitait à l'utilisation de pierres et de bois. La construction d'un pont en fer était une véritable innovation. Il contacta donc John Wilkinson, le maître des forges local (connu sous le nom de 'Iron Mad' Wilkinson

parce qu'il était passionné par la fabrication d'objets en fer) et lui envoya les plans d'un pont en fonte. Un groupe d'entrepreneurs locaux, dont faisait partie John Wilkinson, présenta les plans à Abraham Darby II. Wilkinson fut donc l'un des principaux constructeurs de l'édifice, même si, plus tard, il vendit ses parts de l'affaire à Abraham Darby III qui acheva les travaux après la mort de Thomas Pritchard, en endossant la majeure partie des coûts de réalisation de l'ouvrage.

La construction du pont nécessita 384 tonnes de fer, soit 3 mois de production en continu dans les fourneaux de Darby. Il est intéressant de noter que l'origine des éléments en fer du pont reste incertaine. On pense malgré tout qu'ils furent fondus dans le fourneau de Darby (situé à 2,5 km du pont), mais puisqu'à cette époque, l'ensemble de la gorge portait le nom de Coalbrookdale (elle ne fut évidemment baptisée Ironbridge qu'après l'érection du pont), il est possible qu'ils aient été fondus à Horsehay (à environ 5 km) ou au fourneau de Bedlam, qui se trouve à environ 500 m en aval du site sur la rive du fleuve. Un témoignage de 1801 précise que les pièces composant Iron Bridge furent "coulées directement sur place et à découvert". La taille et le poids des éléments semble indiquer que ces derniers furent fondus à proximité, car il aurait été très difficile de transporter des charges aussi lourdes en charrette tirée par des chevaux sur des routes non bitumées. Quoi qu'il en soit, on imagine aisément que la coulée, le transport et l'érection de ces structures gigantesques se sont avérés un véritable travail de titan.

Le poste de péage de Iron Bridge

L'ouverture du pont prit beaucoup de temps et eut seulement lieu le 1er janvier 1781. On pense que le poste de péage fut construit avant l'ouverture du pont, mais il n'apparaît sur aucune des illustrations datant de cette époque. On sait qu'en 1780 Darby dirigeait la construction des aboutements, ce qui suggère que le poste de péage devait déjà être debout. On sait que le poste de péage fut agrandi en 1835 pour atteindre sa surface actuelle. Une loi parlementaire de 1776 relative au pont stipule les prix du péage. Ils n'ont ensuite jamais changé et même les membres de la famille royale devaient le payer. Le texte de cette loi est aujourd'hui exposé sur la façade du poste de péage.

Iron Bridge s'est érigé en symbole dans le monde entier et illustre à quel point Ironbridge est le "berceau de l'industrie".

