

---

# The IRON BRIDGE & TOLLHOUSE

---

## Die Iron Bridge und das Zollhäuschen

Die Schlucht wurde nach der letzten Eiszeit geschaffen, vor ca. 15.000 Jahren, als ein riesiger See im Osten der Waliser Berge eine tiefe Kluft durch Kohle- Eisenerz- Ton- und Kalksteinschichten grub. Mit diesem reichen Rohstoffvorkommen und einfachen Transportverbindungen vom Severn-Fluss aus bis zum Bristol-Kanal wurde diese Schlucht während der Industriellen Revolution zu einem der dynamischsten Orte der Welt. Viele Generationen nutzten die natürlichen Ressourcen in der Gegend, bevor die Familie Darby sich hier niederließ; Eisen wurde in der Schlucht seit der Zeit Heinrich VIII gemacht. Erst im Jahre 1709, als der Quaker Gießereibesitzer Abraham Darby I mit dem Betrieb seines Hochofens zur Herstellung von Eisen begann, wobei er Koks statt Holzkohle verwendete, wurde Gusseisen preiswert und ergiebig.



Die Verwertung dieses neuen Materials stand bei denen, die in der Schlucht arbeiteten, an oberster Stelle, und in den Fünfzigerjahren des 18. Jahrhunderts gab es sechs Fährstraßen in der Schlucht, die Mensch und Material zugunsten der Produktion von einer Seite des Flusses auf die andere Seite brachten. Die Industrie war jedoch immer von der Gunst des Flusses abhängig, der im Sommer manchmal zu seicht und im Winter zu hoch und schnell war. Der Bau einer neuen Brücke war unumgänglich, und es war Abraham Darby III, der die Gelegenheit zu Verbesserung und Expansion beim Schopfe ergriff, womit der Grundstein für den Bau der Iron Bridge gelegt war, die bis zum heutigen Tage steht.

## Der Bau der Iron Bridge

Der Originalentwurf der Iron Bridge stammte von Thomas Farnolls Pritchard, einem Architekten aus Shrewsbury, der normalerweise auf die Restauration von großen Häusern

spezialisiert war und zuvor nur Stein- oder Holzbrücken entworfen hatte. Eine Eisenkonstruktion war eine absolute Neuheit. Dies im Hinterkopf habend, kontaktierte er den Eisenmeister John Wilkinson (der wegen seiner Besessenheit, Gegenstände aus Eisen herzustellen, 'Iron Mad' (etwa: „Eisenwahn“) Wilkinson genannt wurde) und schickte ihm Entwürfe einer Gusseisenbrücke. Eine Gruppe von ortsansässigen Geschäftsleuten, darunter John Wilkinson, stellten Abraham Darby III die Pläne vor. Wilkinson leistete daraufhin einen der größten Beiträge zum Bau dieser historischen Brücke, obwohl er seine Anteile später an Abraham Darby III verkaufte, der das Projekt wegen des frühen Todes von Thomas Pritchard weiter unterstützte, womit er den bei weitem größten Beitrag leistete.

384 Tonnen Eisen sowie drei Monate ununterbrochener Produktion in einem von Darbys Hochöfen wurden zum Bau der Brücke benötigt. Interessanterweise ist nicht ganz sicher, wo die Eisenteile für die Brücke gegossen wurden, aber man geht davon aus, dass sie in Darbys Hochofen gegossen wurden (ca. 2,5 km vom Brückenstandort entfernt), aber da damals die ganze Schlucht Coalbrookdale hieß und erst später zu Iron Bridge wurde, könnten sie in Horsehay (ca. 4,5 km entfernt) oder im Hochofen von Bedlam, das lediglich 500 m flussabwärts und am Flussufer lag, hergestellt worden sein. 1801 erfuhr ein Pfarrer, dass das Eisen für die Iron Bridge "in Einzelteilen im offenen Sand an Ort und Stelle gegossen" worden war. Da die Einzelteile so groß und schwer waren, ist ein näherer Standort vorzuziehen, schon, weil der Transport von großen Ladungen über unfertige Oberflächen durch reine Pferdekraft extrem schwierig gewesen wäre. Wie dem auch sei, das Gießen, der Transport und das Heben dieser enormen Strukturen müssen eine gewaltige Leistung gewesen sein.

## Das Zollhäuschen an der Iron Bridge

Es dauerte lange, bis die Brücke für den Verkehr geöffnet, nämlich bis zum Neujahrstag 1781. Es gilt als wahrscheinlich, dass das Zollhäuschen errichtet wurde, bevor die Brücke für den Verkehr geöffnet wurde, aber es erscheint keines auf frühen Abbildungen der Brücke. Es ist bekannt, dass Darby im Jahr 1780 den Bau der Brückenpfeiler leitete, was darauf hinweisen würde, dass das Zollhäuschen zu jener Zeit erbaut wurde. Es ist bekannt, dass das Zollhäuschen im Jahr 1835 vergrößert wurde. In diesem Zustand steht es heute noch. Ein Parlamentsbeschluss für die Iron Bridge aus dem Jahr 1776 beinhaltet die Zollltarife, die nie geändert wurden und von denen die Angehörigen des Königshauses nicht befreit wurden. Die Tarife sieht man heute außen am Zollhäuschen.

Die Iron Bridge ist zu einem weltweiten Symbol geworden und bestätigt den Glauben, dass Iron Bridge tatsächlich die "Geburtsstätte der Industrie" ist.

